



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ
7 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1982

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
125

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 624

Ύποδοξη Συστημάτων Πορειογραφήσεως και άλλων τινών διατάξεων άφορώσων εις την σχεδίασιν και έγκαθι-δρυσιν τοιούτων συστημάτων.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντες ύπ' όψει :

1. Τό μέρος V τής δια τοϋ Ν. Διατ/τος 1287/49 «περι κυρώσεως τής ύπογραφείσης έν Γενεύη την 5ην Μαρτίου 1948, Δ. Συμβάσεως «περι τοϋ Διακυβερνητικοϋ Ναυτιλιακοϋ Συμβουλευτικοϋ Όργανισμοϋ (IMCO).

2. Τά άρθρα 5 και 7 (γ) τοϋ Ν.Δ. 93/1974 «περι κυρώσεως τής ύπογραφείσης έν Λονδίνο Δ. Συμβάσεως «περι Διεθνών Κανονισμών πρὸς Άποφυγήν Συγκρούσεων έν θαλάσση 1972».

3. Τό Π.Δ. 94/1977 «περι θέσεως έν ισχύϊ τής Δ. Συμβάσεως περι Διεθνών Κανονισμών πρὸς άποφυγήν συγκρούσεων έν θαλάσση 1972 κυρωθείσης δια τοϋ Ν.Δ. 93/4.10.74 και περι καθορισμοϋ κυρώσεων δια παραβάσεις τών Κανονισμών αϋτῆς.

4. Τόν Κανόνα 10 τών Διεθνών Κανονισμών πρὸς Άποφυγήν συγκρούσεων έν θαλάσση 1972.

5. Τās Άποφάσεις Α. 284 (VIII)/20.11.83, Α. 338 (IX)/12.11.75, Α. 339/(IX)/12.11.75, Α. 428 (XI)/15.11.79 και Α. 429/(XI)/15.11.79 τοϋ IMCO, ληφθείσας κατά την 8η, 9η, 10η και 11η τακτική Σύνοδο τής Συνελεύσεως (ASSEMBLY) αϋτοϋ ώς και τās άποφάσεις τής Έπιτροπῆς Ναυτικής Άσφαλείας (M.S.C.) τοϋτου ληφθείσας κατά τās 38η, 39η, 40η, 41η και 42α συνόδους της, κατ' έξουσιοδότησιν τών Άποφάσεων Α. 376 (X)/14.11.77 και Α. 377 (X)/14.11.77 τής συνελεύσεως, δι' ών έγινοντο ύπ' αϋτών άποδεκτά, συστήματα πορειογραφήσεως ή τήρηση τών όποίων καθίσταται ύποχρεωτική.

6. Τήν ύπ' άριθ. 765/1981/17.6.1981 γνωμοδότησιν τοϋ Συμβουλίου Έπικρατείας προτάσει τοϋ έπϊ τής Έμπορικῆς Ναυτιλίας Έπουργοϋ, άπεφασίσαμεν :

Άρθρον 1.

Ύποδοχή τών Συστημάτων Πορειογραφήσεως Πλοίων

Γίνονται άποδεκτά τά συστήματα διαχωρισμοϋ τής θαλασσίας κυκλοφορίας και λοιπά συστήματα πορειογραφήσεως, τά υιοθετηθέντα ύπό τοϋ Διακυβερνητικοϋ Ναυτιλιακοϋ Συμβουλευτικοϋ Όργανισμοϋ (Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO), τό κείμενο τών όποίων επισυνάπτεται εις τό ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ τοϋ παρόντος Διατάγματος.

Άρθρον 2.

Έφαρμογή

Αί διατάξεις τοϋ παρόντος έχουν έφαρμογήν :

1. Έπϊ τών ύπό Έλληνικήν σημαίαν πλοίων, πλην τών Έλληνικών πολεμικών πλοίων και περιπολικών σκαφών Α.Σ. κατὰ τόν πλοϋν των έντός τών εις τόν Έλληνικόν Θαλάσσιον Χώρον καθιερωθέντων Συστημάτων πορειογραφήσεως.

2. Έπϊ τών ύπό ξένην σημαίαν πλοίων όταν ταϋτα ναυσιπλοϋν έντός συστημάτων κειμένων έξ ολοκλήρου ή μερικώς έντός τών Έλληνικών χωρικών ύδάτων. Οί Πλοίαρχοι τών ύπό ξένην σημαίαν πλοίων οί όποιοι παραβιάζουν τά έντός τοϋ Έλληνικοϋ θαλασσίου χώρου συστήματα θά καταγγέλλωνται εις την άρμοδίαν Άρχήν τής σημαίας τοϋ πλοίου άνεξαρτήτως τών κατά τό παρόν Π. Διατάγμα προβλεπομένων κυρώσεων.

Άρθρον 3.

Όρολογία.

1. Οί κάτωθι όροι χρησιμοποιούνται έν σχέσει πρὸς τά θέματα τά άναφερόμενα εις την πορειογράφησιν τών πλοίων :

(α) Συστήματα πορειογραφήσεως (routeing system) :

Όποιοδήποτε σύστημα μιᾶς ή περισσοτέρων και ή μέτρων πορειογραφήσεως, άποσκοπούντων εις τόν περιορισμόν τοϋ κινδύνου ναυτικών άτυχημάτων. Περιλαμβάνει συστήματα διαχωρισμοϋ τής κυκλοφορίας, διαδρόμους διπλής κατευθύνσεως, συνιστωμένες πορείας, κυκλοστρεφεῖς κόμβους, περιοχάς αῖτινες δέον νά άποφεύγωνται, ζώνας άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας, περιοχάς προφυλάξεως και θαλασσίας όδούς μεγάλων βαθών.

(β) Σύστημα διαχωρισμοϋ τής θαλασσίας κυκλοφορίας (Σ.Δ.Θ.Κ.) traffic separation scheme).

(γ) Ζώνη ή γραμμή διαχωρισμοϋ (Separation zone or line) :

Ζώνη ή γραμμή, διαχωρίζουσα τās βαינוύσας έξ άντιθέτων ή σχεδόν άντιθέτων κατευθύνσεων λωρίδας κυκλοφορίας τών πλοίων ή διαχωρίζουσα μία λωρίδα κυκλοφορίας έκ τής γειτνιαζούσης ζώνης άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

(δ) Λωρίς κυκλοφορίας (Traffic lane) :

Περιοχή έκ σαφώς καθορισμένων όρίων, έντός τής όποιας καθιεροϋται κυκλοφορία πρὸς μίαν κατεύθυνσιν, Φυσικά έμπόδια, περιλαμβανομένων εκείνων τά όποία σχηματίζουν ζώνας διαχωρισμοϋ, δύνανται νά συνιστοϋν όριοθετική γραμμή.

(ε) Κυκλοστρεφής κόμβος (Roundabout) :

Μέτρον πορειογραφήσεως τὸ ὁποῖον ἀποτελεῖται ἐξ ἑνὸς σημείου διαχωρισμοῦ ἢ κυκλικῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς κυκλικῆς λωρίδος κυκλοφορίας ἐκ σαφῶς καθωρισμένων ὁρίων. Ἡ κυκλοφορία ἐντὸς τοῦ κυκλοστρεφοῦς κόμβου βαίνει κατὰ φορὰν ἀντίθετον τῶν δεικτῶν τοῦ ὠρολογίου, πέραν τοῦ σημείου διαχωρισμοῦ ἢ ζώνης.

(στ) Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας (ZAK) (Inshore Traffic Zone) :

Μέτρον πορειογραφήσεως τὸ ὁποῖον ἀποτελεῖται ἐκ μιᾶς καθωρισμένης περιοχῆς μεταξὺ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰν ὁρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας καὶ τῆς παρακειμένης ἀκτῆς, προοριζόμενον ἀποκλειστικῶς διὰ τοπικὴν κυκλοφορίαν καὶ ἐνθα τοπικοὶ εἰδικοὶ κανόνες δυνατόν νὰ ἔχουν ἐφαρμογή :

(ζ) Ὁδὸς διπλῆς κατευθύνσεως (Two-way route) :

Ὁδὸς ἐντὸς περιοχῆς ἐκ σαφῶς καθωρισμένων ὁρίων, ἐντὸς τῆς ὁποίας θεσπίζεται κυκλοφορία διπλῆς κατευθύνσεως, ἀποσκοποῦσα τὴν πρόβλεψιν ἀσφαλοῦς διελεύσεως τῶν πλοίων ἐντὸς ὑδάτων, ὅπου ἡ ναυσιπλοΐα εἶναι δύσκολος ἢ ἐπικίνδυνος.

(η) Συνιστωμένη ὁδὸς (Recommended track) :

Ὁδὸς εἰδικῶς ἐξετασθεῖσα οὕτως ὥστε νὰ παρέχῃ ὅσον τὸ δυνατόν περισσότερον ἀσφάλεια ἐκ κινδύνων καὶ κατὰ μῆκος τῆς ὁποίας συνιστᾶται νὰ πλέουν τὰ πλοῖα.

(θ) Θαλασσία ὁδὸς μεγάλων βαθῶν (deep water route) :

Ὁδὸς, ἐκ σαφῶς καθωρισμένων ὁρίων, ἡ ὁποία ἔχει ἐπιμελῶς καὶ μετ' ἀκριβείας ἐλεγχθῇ, διὰ τὴν καθαρότητα τοῦ θαλασσίου βυθοῦ ἀπὸ πλευρᾶς ἐξάρσεων καὶ ὑποβρυχίων ἐμποδίων, ὡς δεικνύονται εἰς τὸν χάρτην.

(ι) Περιοχὴ προφυλάξεως (Precautionary area) :

Μέτρον πορειογραφήσεως τὸ ὁποῖο περιλαμβάνει μίαν περιοχὴ ἐκ σαφῶς καθωρισμένων ὁρίων, ἐντὸς τῆς ὁποίας τὰ πλοῖα πρέπει νὰ ναυσιπλοοῦν μετ' ἰδιαίτερας προσοχῆς καὶ ἐντὸς τῆς ὁποίας ἡ κατεύθυνσις τῆς κυκλοφορίας ροῆς δυνατόν νὰ συνιστᾶται :

(ια) Περιοχὴ ἣτις δέον ν' ἀποφεύγηται (Area to be avoided) :

Μέτρον πορειογραφήσεως, τὸ ὁποῖο περιλαμβάνει μίαν περιοχὴ σαφῶς καθωρισμένων ὁρίων ἐντὸς τῆς ὁποίας εἴτε ἡ ναυσιπλοΐα εἶναι ἰδιαίτερος ἐπικίνδυνος, εἴτε εἶναι ἐξαιρετικῶς σημαντικὴ ἡ ἀποφυγὴ ναυτικῶν ἀτυχημάτων, ἣτις καὶ πρέπει νὰ ἀποφεύγεται ὑφ' ὅλων τῶν πλοίων ἢ ἐξ ὀρισμένων κατηγοριῶν πλοίων.

(ιβ) Καθιερωμένη κατεύθυνσις ροῆς τῆς κυκλοφορίας (Established direction of traffic flow) :

Ἐνδειγμα ροῆς τῆς κυκλοφορίας, δεικνύον τὴν κατὰ κατεύθυνσιν κίνησιν τῆς κυκλοφορίας ὡς αὕτη ἔχει καθιερωθεῖ ἐντὸς ἑνὸς συστήματος διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας.

(ιγ) Συνιστωμένη κατεύθυνσις ροῆς τῆς κυκλοφορίας (Recommended direction of traffic flow) :

Ἐνδειγμα ροῆς τῆς κυκλοφορίας, δεικνύον μίαν συνιστωμένην κίνησιν τῆς κυκλοφορίας κατὰ κατευθύνσεις εἰς ἓν σύστημα πορειογραφήσεως ἐντὸς τοῦ ὁποίου εἶναι ἀνεφάρμοστος ἢ μὴ ἀναγκαῖα ἡ υἱοθέτησις μιᾶς καθιερωμένης κατευθύνσεως ροῆς τῆς κυκλοφορίας.

Ἄρθρον 4.

Σύμβολα

Διὰ τῶν συμβόλων τοῦ ἀκολουθοῦντος πίνακος παριστῶνται αἱ λεπτομέρειαι πορειογραφήσεως καὶ συναφῶν μέτρων ἐπὶ ναυτικῶν χαρτῶν.

1 Λεπτομέρειαι (οἱ ἀριθμοὶ τῶν παρενθέσεων ἀναφέρονται εἰς τὰς παρατηρήσεις).	2 Σχηματικὴ παράστασις	3 Περιγραφή
1. Ἐξωτερικὸν ὄριον λωρίδων κυκλοφορίας καὶ διάδρομοι διπλῆς κατευθύνσεως.		Διακεκομμένη γραμμὴ - Σύμβολο γενικῶς χρησιμοποιούμενον πρὸς χάραξιν ναυτιλιακῶν ὁρίων.
2. Ζώνη διαχωρισμοῦ (1) (οἰουδήποτε σχήματος) (2)		Ἡ ζώνη θὰ ἐπισημαίνεται διὰ καταλλήλου χρώματος, ἀρκούντως ἀνοικτοῦ, ὥστε νὰ μὴν ἀποκρύπτονται ὑδρογραφικαὶ λεπτομέρειαι.
3. Γραμμὴ διαχωρισμοῦ (2)		Ἐγχρωμος γραμμὴ πλάτους τουλάχιστον 3 mm.
4. Ἐξωτερικὸν ὄριον κυκλοστρεφοῦς κόμβου ἢ περιοχῆς προφυλάξεως (3).		Διακεκομμένη γραμμὴ - σύμβολο γενικῶς χρησιμοποιούμενον πρὸς χάραξιν θαλασσίων ὁρίων.
5. Κέντρο κυκλοστρεφοῦς κόμβου ἄνευ ζώνης διαχωρισμοῦ ἐσωτερικῶς.		Κύκλος ἐκ παχείας γραμμῆς διαμέτρου 3 mm τουλάχιστον.
6. Τόξα δεικνύοντα καθιερωμένην κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς (4).		Τόξα τοποθετημένα καὶ σχεδιασμένα οὕτως ὥστε νὰ δεικνύουν γενικὴν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς.

1

7. Τόξα δεικνύοντα την συνιστωμένην κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς (ὠρισμένοι κατηγόραιοι πλοῖον δύνανται νὰ ἐξαιρεθοῦν) (4).

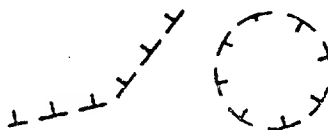
2



3

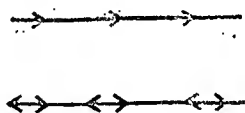
Διακεκομμένα ἀνοικτὰ τόξα τοποθετημένα καὶ σχεδιασμένα οὕτως ὥστε νὰ δεικνύουν γενικὴν συνιστωμένην κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς.

8. Ὅρια περιοχῶν ὡς τινες δέον νὰ ἀποφεύγωνται ὑπὸ ὠρισμένων κατηγοριῶν πλοίων (6) (5).



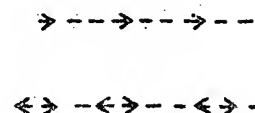
Γραμμὴ ἀποτελούμενη ἐκ μιᾶς σειρᾶς σημείων σχήματος «Τ», ἐχόντων μακρὰν τὴν ὀριζόντιαν καὶ βραχεῖαν κατακόρυφον γραμμὴν καὶ δεικνύουσα τὴν, εἰς ἣν ἀναφέρονται, περιοχὴν, ἐντὸς τῆς ὁποίας δύναται νὰ ἀναγραφῇ ἀνάλογος σημειώσεις.

9. Συνιστωμένη δέσμη πορειῶν βασιζομένη ἐπὶ συστήματος σταθερῶν σημείων (7).



Μονὴ συνεχῆς γραμμὴ μακρὴ ἢ ἐγχρωμὴ εἰς τὴν ὁποίαν παρεμβάλλονται κεφαλὰι τόξων κατὰ κανονικὰ διαστήματα, εἴτε μονὰ διὰ νὰ δείξουν δέσμη κατευθύνσεως, εἴτε κατ' ἀντίθετα ζεύγη διὰ νὰ δείξουν δέσμη διπλῆς κατευθύνσεως.

10. Συνιστωμένη δέσμη πορειῶν μὴ βασιζομένη ἐπὶ συστήματος σταθερῶν σημείων (7).



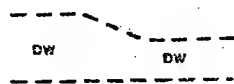
Μονὴ διακεκομμένη γραμμὴ μακρὴ ἢ ἐγχρωμὴ εἰς τὴν ὁποίαν παρεμβάλλονται κεφαλὰι τόξων κατὰ κανονικὰ διαστήματα, εἴτε μονὰ διὰ νὰ δείξουν δέσμη κατευθύνσεως, εἴτε κατ' ἀντίθετα ζεύγη διὰ νὰ δείξουν δέσμη διπλῆς κατευθύνσεως.

11. Ἐξωτερικὸν ὄριον θαλασσίας ὁδοῦ μεγάλου βάθους.



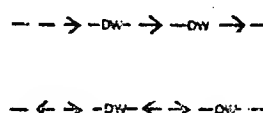
Διακεκομμένη γραμμὴ - Σύμβολο γενικῶς χρησιμοποιούμενον πρὸς χάραξιν ναυτιλιακῶν ὁρίων.

12. Θαλασσία ὁδὸς μεγάλων βαθῶν εἰς ἣν ἀπεικονίζονται ἀμφότερα τὰ ἐξωτερικὰ τῆς ὁδῆς.



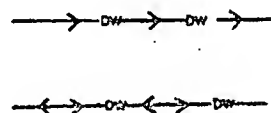
Διακεκομμένοι γραμμαὶ καὶ ἡ σύντμηση DW παρεμβαλλομένη κατὰ κανονικὰ διαστήματα μεταξὺ αὐτῶν.

13. Θαλασσία ὁδὸς μεγάλων βαθῶν βασιζομένη ἐπὶ σταθερῶν σημείων (9).



Μονὴ συνεχῆς γραμμὴ εἰς τὴν ὁποίαν παρεμβάλλονται κεφαλὰι τόξων κατὰ κανονικὰ διαστήματα, εἴτε μονὰ διὰ νὰ δείξουν ὁδὸν κατευθύνσεως, εἴτε κατ' ἀντίθετα ζεύγη διὰ νὰ δείξουν ὁδὸν διπλῆς κατευθύνσεως. Ἡ σύντμησης DW νὰ παρεμβάλλεται κατὰ κανονικὰ διαστήματα κατὰ μῆκος τῆς συνεχοῦς γραμμῆς.

14. Θαλασσία ὁδὸς μεγάλων βαθῶν, μὴ βασιζομένη ἐπὶ σταθερῶν σημείων (8) (9).



Μονὴ διακεκομμένη γραμμὴ, εἰς τὴν ὁποίαν παρεμβάλλονται κεφαλὰι τόξων κατὰ κανονικὰ διαστήματα, εἴτε μονὰ διὰ νὰ δείξουν ὁδὸν κατευθύνσεως, εἴτε κατ' ἀντίθετα ζεύγη διὰ νὰ δείξουν ὁδὸν διπλῆς κατευθύνσεως. Ἡ σύντμησης DW παρεμβάλλεται, ἐπίσης κατὰ κανονικὰ διαστήματα, κατὰ μῆκος τῆς διακεκομμένης γραμμῆς.

Παρατηρήσεις :

1. Εἰς ἃ σημεῖα ἡ κυκλοφορία διακόπτεται ὑπὸ φυσικῶν ἀντικειμένων (νῆσων, σημειουμένων ἀβασθῶν κ.λπ.), δύναται νὰ παραλείπεται ἡ ἀναπαράστασις τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

2. Χρησιμοποιεῖται ἐπίσης διὰ τὴν σήμανσιν ὁρίων μεταξὺ λωρίδος κυκλοφορίας καὶ παρακειμένης ζώνης ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

3. Ἡ διακεκομμένη γραμμὴ ἢ παριστῶσα τὰ ἐξωτερικὰ κυκλοστρεφοῦς κόμβου θὰ δύναται νὰ διακόπτεται εἰς ἃ σημεῖα συναντῶνται αἱ λωρίδες κυκλοφορίας καὶ ὁ κυκλο-

στρεφῆς κόμβος. Τὸ ἴδιο δύναται νὰ γίνη, ἂν θεωρεῖται ἀναγκαῖον, διὰ περιοχὰς προφυλάξεως.

4. Κατὰ προτίμησιν τὰ τόξα τίθενται εἰς σχηματισμὸν ζικ-ζακ ἢ διασκορπισμένον ἀντὶ εἰς εὐθείαν γραμμὴν.

5. Εἰς τοὺς ναυτιλιακοὺς χάρτας δύναται νὰ σημειοῦνται παρατηρήσεις ἐπὶ συνθηκῶν ἀποφυγῆς (κατηγόραιοι καὶ μεγέθη πλοίων, ἐπικίνδυνα μεταφερόμενα φορτία κ.λπ.), Αἱ σχετικαὶ σημειώσεις δέον νὰ καταχωροῦνται καὶ εἰς τὰς ὁδηγίας πλοῦ.

6. Τὸ σύμβολο τοῦτο χρησιμοποιεῖται ἐπίσης διὰ νὰ δεικνύη τὰ ὅρια περιοχῶν ἐρεῦνης καὶ ἐκμεταλλεύσεως εἰς

άνοικτην θάλασσαν εἰς ἣν ἡ ναυσιπλοΐα εἶναι δυνατόν νὰ καθίσταται ἐπικίνδυνος.

7. Ἐνα σύνηθες χαρακτηριστικὸν συνιστωμένων πορείων τὸ ὁποῖο παρατηρεῖται πλησίον ἀκτῶν καὶ κύριο σκοπὸν ἔχει νὰ ὑποβοηθῇ τὰ πλοῖα νὰ ἀποφεύγουν ἀβαθῆ, παρὰ νὰ ρυθμίσουν κίνησιν πλοίων. Εἰς τὰς τοιαύτας περιπτώσεις ἀπεικονίζονται ἐπὶ χάρτου συνήθως διὰ μαύρου χρώματος.

8. Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν τὸ ἐλάχιστο βάθος κατὰ μῆκος θαλασσίας ὁδοῦ DW θεωρεῖται ἐπικίνδυνον τοῦτο θὰ παρεμβάλλεται τῇ συντήρσει πλησίον αὐτῆς. Ἄν τὰ ἐπικίνδυνα βάθη εἰς τὰ ὅρια τῆς θαλασσίας ὁδοῦ DW δὲν μετρῶνται τακτικῶς καὶ ἐπιβεβαιώνονται ἀπὸ μία ἀρμόδια Λιμενική, περιφερειακὴ ἢ Ἐθνικὴ Ἀρχὴ ταῦτα δὲν δύνανται νὰ ἀπεικονισθοῦν εἰς ναυτιλιακὸν χάρτην. Τὰ ἐλάχιστα βάθη τὰ ὁποῖα λαμβάνονται κατόπιν ἐπιμελημένης ἐρεῦνης τῆς θαλασσίας ὁδοῦ DW θὰ εἶναι ἐμφανῆ με σημείωση τῶν ἐπιλεγέντων ἠχοβολικῶν καὶ θὰ ἀπεικονίζονται εἰς τοὺς ναυτιλιακοὺς χάρτας κατὰ τὰ κεκανονισμένα. Εἰς τινὰς περιπτώσεις μία Παρατήρησις εἰς τὸν ναυτιλιακὸν χάρτην θὰ δώσῃ προσθέτους πληροφορίας σχετικῶς με τὰς ἐργασίας ἐρεῦνης κ.λπ.

9. Τὰ σύμβολα 13 καὶ 14 εἰς τὸν ἀνωτέρω πίνακα εἶναι ὅμοια ἐκείνων τῶν συνιστωμένων πορείων (βλέπε σύμβολα 9 καὶ 1) διὰ τῆς προσθήκης τῆς συντήσεως DW. Ἰδιαιτέρως εἰς τὰς ὁδοὺς διπλῆς κατευθύνσεως, τὰ πλοῖα μεγάλου βυθίσματος, σπανίως θὰ δύνανται νὰ συμμορφοῦνται αὐστηρῶς με τὴν μονὴ κεντρικὴν γραμμὴν, δι' αὐτὸν τὸν λόγον, προτιμητέον εἶναι ἡ πορεία εἰς θαλασσίας ὁδοὺς μεγάλων βαθῶν νὰ δεικνύεται εἰς τοὺς ν. χάρτας διὰ τοῦ Συμβόλου 12 τὸ ὁποῖον δεικνύει εὐκρινῶς τὴν ἔκτασιν τῆς περιοχῆς ἢ ὁποῖα ἔχει χαρτογραφηθῇ ἐπιμελῶς καὶ ἔχει ἐλεγχθῇ ἀπὸ πλευρὰς ἐξάρσεων τοῦ βορροῦ ἢ ὑποβρυχίων ἐμποδίων. Γενικαί παρατηρήσεις :

1. Συνιστᾶται ὅπως τὰ σύμβολα πορειογραφήσεως καὶ συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας ἀπεικονίζονται εἰς τοὺς ναυτιλιακοὺς χάρτας ἐγχρώμα καὶ κατὰ προτίμησιν ρόζ.

2. Δευτερεύοντα στοιχεῖα πορειογραφήσεως καὶ συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας π.χ. ἀριθμοὶ δεικνύοντες κατευθύνσεις κυκλοφορίας, διαστάσεις, ἀποστάσεις ἐκ τῶν ἀκτῶν κ.λπ. δὲν θὰ ἀπεικονίζονται εἰς ναυτιλιακοὺς χάρτας ἂν δὲν κρίνεται ἀναγκαῖον. Ἐν τούτοις ταῦτα δύνανται νὰ παρέχωνται εἰς ναυτιλιακὰς ὁδηγίας ὑπὸ τῶν Ὑδρογραφικῶν Ὑπηρεσιῶν.

Ἄρθρον 5.

Μέθοδοι διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας

1. Διὰ τὴν ἐγκαθίδρυσιν συστημάτων ἀσφαλοῦς ναυσιπλοΐας εἰς πολυσυχνάστους θαλασσίας περιοχάς, χρησιμοποιοῦνται αἱ κάτωθι μέθοδοι :

(α) Διαχωρισμὸς τῶν ἀντιθέτων ρευμάτων τῆς κυκλοφορίας διὰ ζωνῶν, ἢ γραμμῶν διαχωρισμοῦ ἔνθα αἱ ζῶναι δὲν εἶναι δυναταί.

(β) Διαχωρισμὸς τῶν ἀντιθέτων ρευμάτων τῆς κυκλοφορίας διὰ τῆς χρησιμοποιοῦμενης φυσικῶν ἐμποδίων καὶ γεωγραφικῶς ἐπισεσημασμένων ἀντικειμένων.

(γ) Διαχωρισμὸς τῆς διερχομένης ἢ τοπικῆς κυκλοφορίας διὰ τοῦ καθορισμοῦ ζωνῶν ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

(δ) Διαχωρισμὸς τῶν γειτνιαζόντων συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας διὰ τῆς χρησιμοποιοῦμενης τομῶν, κατὰ τὰς προσεγγίσεις εἰς ἐστιακὰ σημεῖα (Focal points) συναντήσεως (διαφόρων πορείων).

(ε) Διαχωρισμὸς τῆς κυκλοφορίας εἰς ἐστιακὰ σημεῖα καὶ συμπτώσεις πορείων ἔνθα συναντῶνται συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

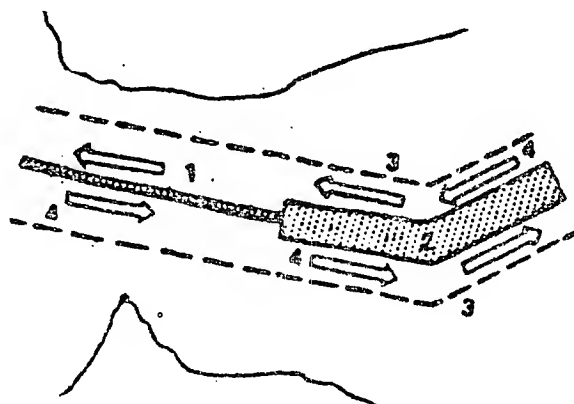
(στ) Διευθέτησις τῆς κυκλοφορίας διὰ τῆς χρησιμοποιοῦμενης συνιστωμένων πορείων καὶ ὁδῶν διπλῆς κατευθύνσεως εἰς περιοχὰς ἔνθα ἡ ναυσιπλοΐα εἶναι δύσκολος ἢ ἐπικίνδυνος, καὶ θαλασσίων ὁδῶν μεγάλων βαθῶν.

2. Περιγραφή τῶν χρησιμοποιουμένων πρὸς διαχωρισμὸν τῆς κυκλοφορίας μεθόδων (α) καὶ (ε), ὁμοῦ μετὰ σχεδιαγραμμάτων πρὸς συμπληρωματικὴν ἐπεξηγήσιν αὐτῶν παρέχεται κατωτέρω :

(α) Διὰ γραμμῆς καὶ ζώνης διαχωρισμοῦ (Εἰκ. 1) :

Εἰς τοιαύτας περιπτώσεις, ὁ διαχωρισμὸς κυκλοφορίας ἐπιτυγχάνεται διὰ τῆς εἰσαγωγῆς τῆς ζώνης (2) ἢ γραμμῆς διαχωρισμοῦ (1). Πλοῖα, πλέοντα με ἀντιθέτους ἢ σχεδὸν ἀντιθέτους πορείας, συνιστᾶται ὅπως τηρῶνται εἰς τὸ δεξιὸν τῆς ζώνης ἢ τῆς γραμμῆς. Τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια (3) ἐνὸς τοιούτου συστήματος εἶναι τὰ αὐτὰ με τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια τῶν ζωνῶν. Τὰ τόξα (4) δεικνύουν τὴν καθιερωθεῖσαν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορικῆς ροῆς.

Εἰς τοὺς στενοὺς διαύλους καὶ περιορισμένα ὕδατα, ἀντὶ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ δύναται νὰ υιοθετηθῇ γραμμὴ διαχωρισμοῦ, οὕτως ὥστε καὶ ἡ κυκλοφορία νὰ διαχωρίζεται καὶ νὰ ἀφίεται εὐρύτερος διαπλευσίμος χώρος. Γραμμὴ διαχωρισμοῦ ἀντὶ ζώνης δύναται ἐπίσης νὰ τεθῇ εἰς τὰς περιοχὰς ἐκείνας εἰς τὰς ὁποίας διασταυρῶνεται ἡ κυκλοφορία, καὶ ἀποσκοπεῖται ἡ δημιουργία ὁμαλῆς κυκλοφορίας.

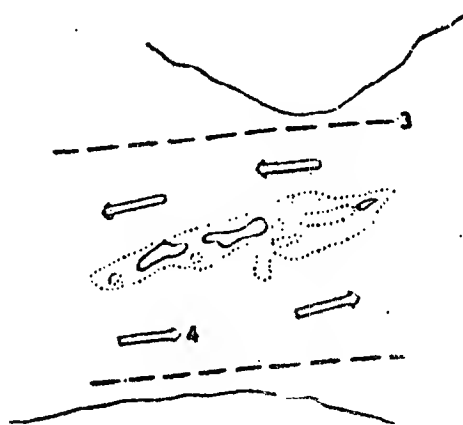


Εἰκ. 1. Διαχωρισμὸς τῆς κυκλοφορίας διὰ γραμμῆς καὶ ζώνης διαχωρισμοῦ.

1. Γραμμὴ διαχωρισμοῦ
2. Ζώνη διαχωρισμοῦ
3. Ἐξωτερικὰ ὅρια συστήματος
4. Τόξα δεικνύοντα κυρίαν κυκλοφορικὴν κατεύθυνσιν.

(β) Διὰ χρησιμοποίησεως φυσικῶν ἐμποδίων καὶ γεωγραφικῶς ἐπισεσημασμένων ἀντικειμένων (Εἰκ. 2) :

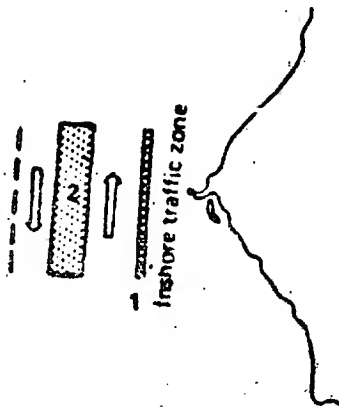
Ἡ μέθοδος αὕτη χρησιμοποιεῖται εἰς περιοχὰς, ἔνθα ἀπαντῶνται φυσικὰ ἐμπόδια, ὡς νῆσοι, ὕφαλοι, ἀβαθῆ ἢ ναυάγια, περιορίζοντα τὴν ἐλευθέραν κίνησιν καὶ περιέχοντα ἓνα φυσικὸν διαχωρισμὸν διὰ τὰ ἀντίθετα ρεύματα τῆς κυκλοφορικῆς κινήσεως.



Εἰκ. 2. Διαχωρισμὸς κυκλοφορίας διὰ φυσικῶν ἐμποδίων καὶ γεωγραφικῶν ἐπισεσημασμένων ἀντικειμένων.

(γ) Διὰ τοῦ καθορισμοῦ ζωνῶν ἀκτοπλοϊκῆς κινήσεως (Εἰκ. 3) :

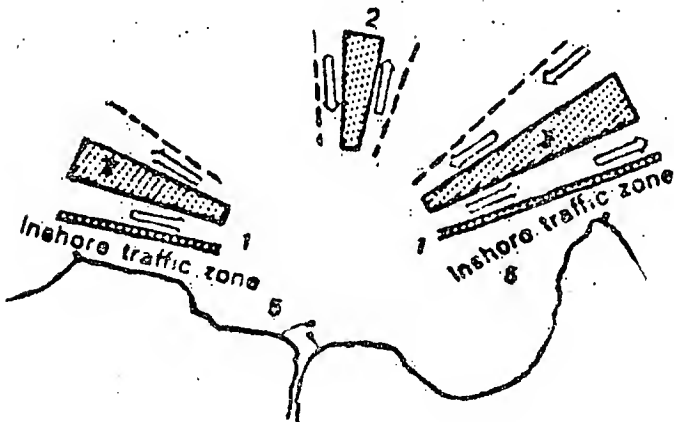
Ὁ ὅρος «Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κινήσεως» εἰσῆχθη πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ καλυφθῇ περιοχή κειμένη μεταξύ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰν ὁρίου τοῦ συστήματος καὶ τῆς παρακειμένης ἀκτῆς, ἐντὸς δὲ τῆς περιοχῆς ταύτης δύναται τὰ πλοῖα νὰ πλέουν πρὸς οἰανδήποτε κατεύθυνσιν. Εἰς περιοχὰς σημαντικῆς ἀκτοπλοϊκῆς κινήσεως, ἐθεωρήθη, ὡς προαγωγικὴ τῆς ἀσφαλοῦς ναυσιπλοίας, λύσις ἡ υἱοθέτησις ζωνῶν ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας (5), πρὸς τὸν σκοπὸν τήρησεως τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως μακρὰν τῶν συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, τὰ ὁποῖα χρησιμοποιοῦνται ὑπὸ τῆς διερχομένης κυκλοφορίας. Ἡ κυκλοφορία εἰς τὰς ζώνας ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας διαχωρίζεται ἀπὸ τὰ παρακείμενα συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας διὰ ζωνῶν (2) ἢ γραμμῶν διαχωρισμοῦ (1) (Βλέπε εἰκόνας 4 καὶ 9).



Εἰκ. 3. Ἐσωτερικὴ ζώνη παρακτίου κυκλοφορίας

(δ) Διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως τομέων κατὰ τὰς προσεγγίσεις εἰς ἐστιακὰ σημεῖα συναντήσεως (διαφόρων πορείων) (Εἰκὼν 4).

Ἡ μέθοδος αὕτη χρησιμοποιεῖται εἰς σημεῖα συγκλίσεως τῶν πορείων πολλῶν πλοίων ἢ εἰς περιορισμένης περιοχῆς, δι' ὧν διέρχονται πλοῖα ἐκ διαφόρων κατευθύνσεων προερχόμενα. Ὡς τοιαῦτα ἐστιακὰ σημεῖα (Focal Points) δύναται νὰ θεωρηθοῦν τὰ σημεῖα προσεγγίσεως εἰς λιμένας, οἱ ἐν μέσῃ θαλάσσης σταθμοὶ πλοηγῶν, σημεῖα ἐνθα τοποθετοῦνται σημαντικῆς ἢ φαρύπλοια προσγειώσεως, εἰσοδοὶ εἰς διαύλους, διώρυγας ἐκβολὰς ποταμῶν, στενά κ.λπ. Ὁ ἀριθμὸς τῶν ζωνῶν κυκλοφορίας τῶν πλοίων, αἱ διαστάσεις ὡς καὶ αἱ κατευθύνσεις τούτων ἐξαρτῶνται, κατὰ κανόνα, ἀπὸ τὸν ὄγκον τῆς τοπικῆς κυκλοφορίας.



Εἰκ. 4. Διαχωρισμὸς τῶν γειτνιαζόντων συστημάτων τῆς κυκλοφορίας κατὰ τομεῖς εἰς προσεγγίσεις ναυτιλιακῶν κόμβων :

1. Γραμμὴ διαχωρισμοῦ

2. Ζώνη διαχωρισμοῦ

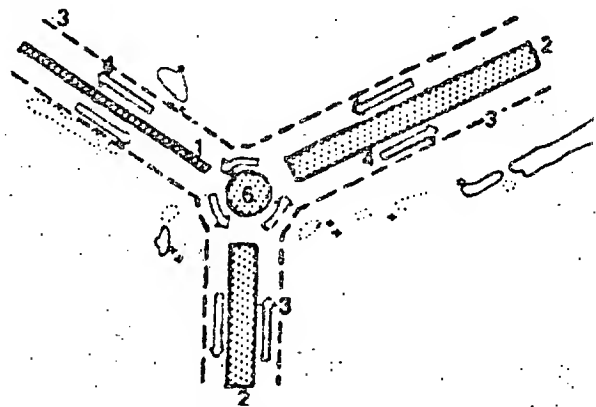
3. Ἐσωτερικὴ ζώνη παρακτίου κυκλοφορίας

(ε) Διὰ τῆς πορειογραφήσεως τῆς κυκλοφορίας εἰς ἐστιακὰ σημεῖα (Focal Points) ἐνθα συναντῶνται συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ μέτρο πορειογραφήσεως τὸ ὁποῖον θὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς περιοχὰς ἐστιακῶν σημείων ἢ συμπτώσεων πορείων δύναται νὰ ἐπιλεγῇ ἐκ μιᾶς ἐκ τῶν κατωτέρω μεθόδων αἵτινες θεωροῦνται αἱ πλέον κατάλληλοι :

(ι) Διὰ τῆς εἰσαγωγῆς τῶν «κυκλοστρεφῶν κόμβων» (Εἰκ. 5). Εἰς τὰ σημεῖα συναντήσεως συνιστωμένων δεσμῶν πορείων, ἡ κυκλοφορία ὁργανοῦται κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε ν' ἀντικατοπτρίζῃ τὰ κυκλικῆς μορφῆς συστήματα, γνωστὰ ὡς «κυκλοστρεφεῖς κόμβοι (RoundABOUTS)». Τὰ πλοῖα καθοδηγοῦνται νὰ πλέουν εἰς κυκλικὴν τροχιά ἀντίθετον τῆς κινήσεως τῶν δεικτῶν τοῦ ὥρολογίου, περίεξ καθωρισμένου σημείου ἢ κυκλικῆς ζώνης διαχωρισμοῦ (6), μέχρις ὅτου φθάσουν εἰς τὰ σημεῖα στροφῆς, ὅπου πλέον τάσσονται ἐπὶ τῆς κανονικῆς τῶν πορείας.

Ἡ ἀκτίς τῶν «κυκλοστρεφῶν κόμβων» ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὰς τοπικὰς συνθήκας, ἀν καὶ γενικῶς ἀποφεύγονται μεγάλης διαρκείας κυκλικαὶ τροχιαί. Ἐὰν ὁ διατιθέμενος θαλάσσιος χώρος ἐπιτρέπῃ, συνιστᾶται κυκλικὴ ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας σκοποῦσα νὰ τηρῇ τὰ πλοῖα εἰς ἀπόστασιν μεταξύ των. Θεωρεῖται σκόπιμος, ὅπου αἱ συνθήκαι ἐπιτρέπουν, ἡ ἐγκαθίδρυσις συστημάτων «κυκλοστρεφῶν κόμβων», περίεξ σημαντήρων, φαρύπλοίων ἢ γεωγραφικῶς ἐπισεσημασμένων ἀντικειμένων.



Εἰκ. 5. Κυκλοστρεφῆς κόμβος εἰς σημεῖον συναντήσεως διαφόρων συστημάτων :

1. Γραμμὴ διαχωρισμοῦ

2. Ζώνη διαχωρισμοῦ

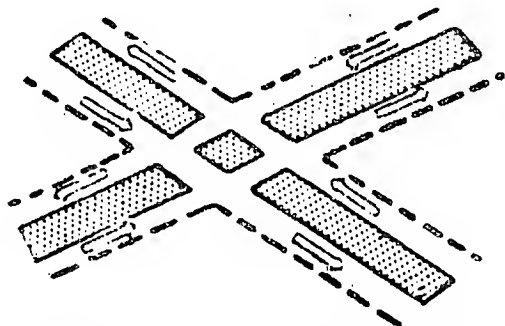
3. Ἐξωτερικὰ ὅρια συστήματος

4. Τόξα δεικνύοντα κατεύθυνσιν κυκλοφορίας

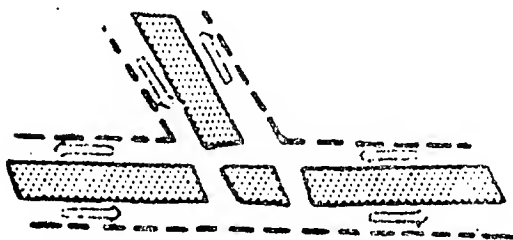
5. Κυκλικὴ ζώνη διαχωρισμοῦ

υ) Διὰ τῆς εἰσαγωγῆς τῶν συμβόλων (Εἰκ. 6 καὶ 7).

Ἡ μέθοδος αὕτη χρησιμοποιεῖται εἰς σημεῖα συναντήσεως ἢ διασταυρώσεως τῶν πορείων τῶν πλοίων. Τὰ τόξα τὰ δεικνύοντα τὴν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς τίθενται ἐντὸς τῶν λωρίδων τῶν συναντωμένων συστημάτων. Ἡ ζώνη διαχωρισμοῦ διακόπτεται εἰς τὸ σημεῖο συναντήσεως τῶν θαλασσίων λωρίδων διαχωρισμοῦ ἢ δύναται ν' ἀντικατασταθῇ διὰ μιᾶς γραμμῆς διαχωρισμοῦ ἵνα ὑπογραμμισθῇ ἡ σωστὴ μέθοδος διασταυρώσεως τῆς κυκλοφορίας διὰ τῆς ἀλλαγῆς ἐκ τοῦ ἐνὸς συστήματος εἰς τὸ ἕτερον.

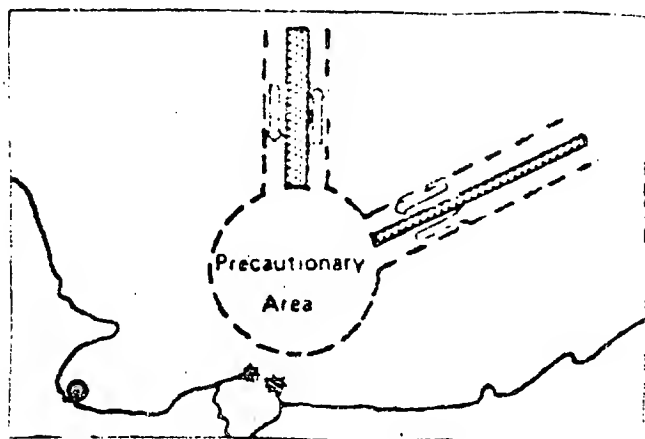


Είκ. 6. Διαχωρισμός της κυκλοφορίας εις διασταυρώσεις πορειών.

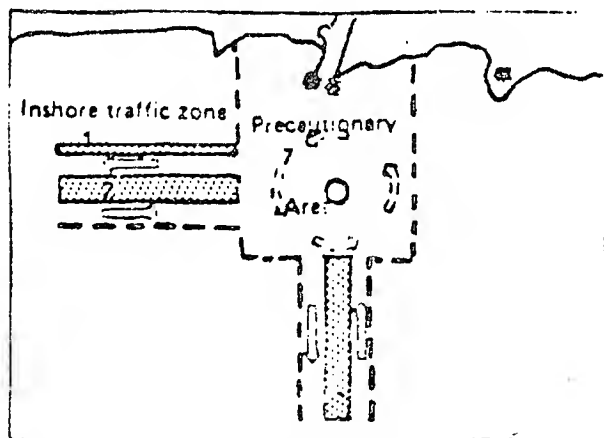


Είκ. 7. Διαχωρισμός της κυκλοφορίας εις συναντήσεις πορειών.

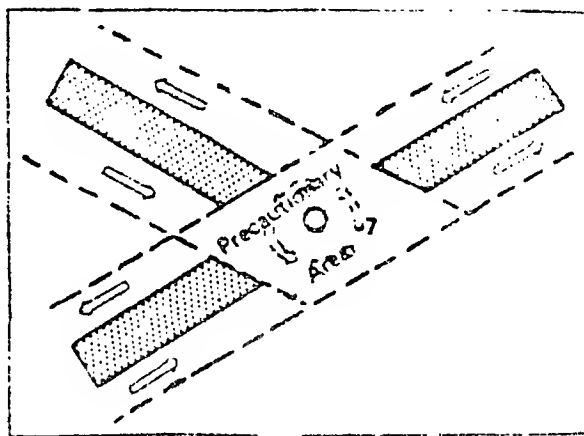
(iii) Διά της εισαγωγής των περιοχών προφυλάξεως (Είκ. 8, 9 και 10)



Είκ. 8. Περιοχή προφυλάξεως εις ἓν ἐστιακὸν σημεῖον.



Είκ. 9. Περιοχή προφυλάξεως με συνιστωμένην κατεύθυνσιν κυκλοφοριακῆς ροῆς περίξ ἐνὸς ἐστιακοῦ σημείου.



Είκ. 10. Περιοχή προφυλάξεως εις μίαν συνάντησιν πορειών.

Εἰς τὴν περίπτωσιν ὑφίσταται σύμπτωσις πορειῶν εἶναι καλλίτερον αὐταὶ νὰ καταλήγουν μακρὰν τῶν σημείων συναντήσεώς των, οὕτως ὥστε εἰς τοιαύτας περιπτώσεις μία περιοχή προφυλάξεως νὰ δύναται νὰ καθιερωθῇ ἡ ὁποία καὶ θὰ ὑπογραμμίζη τὸν κίνδυνον εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν.

Αἱ λωρίδαι κυκλοφορίας καταλήγουν πλησίον τοῦ σημείου διατμήσεως καὶ ἀντικαθίστανται ἐκ μιᾶς περιοχῆς προφυλάξεως με κέντρον (6) τὸ σημεῖο αὐτό. Μία κατεύθυνσις κυκλοφοριακῆς ροῆς δύναται νὰ συσταθῇ (7) περίξ ἐνὸς ἐστιακοῦ σημείου (Είκ. 9) με φορὰν ἀντίθετον τῆς φορᾶς τῶν δεικτῶν τοῦ ὥρολογίου.

(στ) Ἔτεραι μέθοδοι πορειογραφῆσεως.

Ἔτεροι μέθοδοι πορειογραφῆσεως αἱ ὁποῖαι δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν εἶναι :

(i) Αἱ θαλάσσιοι ὁδοὶ μεγάλων βαθῶν (Deep water routes).

ii) Περιοχαὶ αἵτινες δέον ν' ἀποφεύγωνται (Areas to be avoided).

(iii) Διὰδρομοὶ διπλῆς κατευθύνσεως (Two way routes) καὶ συνιστώμεναι δέσμαι πορειῶν (Recommended tracks) εἰς περιοχὰς ἐνθα ἡ ναυσιπλοΐα εἶναι δύσκολη ἢ ἐπικίνδυνος.

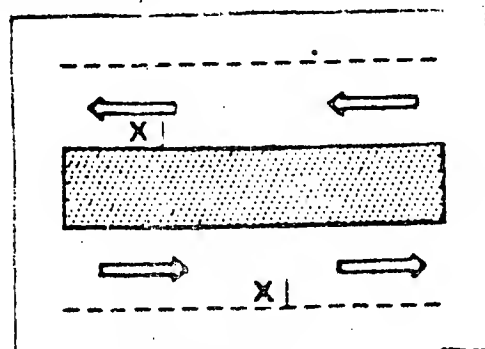
Ἄρθρον 6.

Προσωριναὶ ρυθμίσεις εἰς

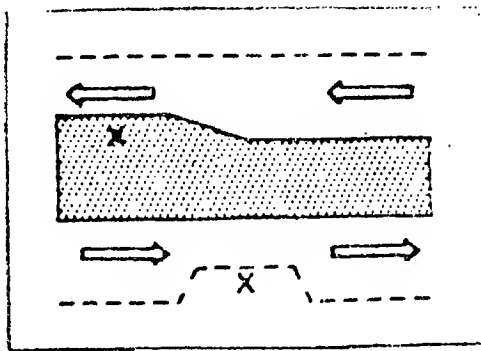
συστήματα διαχωρισμοῦ θαλασσίας κυκλοφορίας

1. Εἰς τὴν περίπτωσιν ἡ προσωρινὴ τοποθέτησις μιᾶς ἐξέδρας διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἐργασιῶν ἐρεῦνης πρὸς ἀνακάλυψιν ὑδρογονανθράκων εἶναι ἀναπόφευκτος ἐντὸς ἐνὸς συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας, δέον νὰ ἐφαρμόζωνται τὰ κάτωθι :

(α) Ἐὰν ἡ θέσις τῆς γεωτρήσεως εὐρίσκειται πλησίον τῶν ὁρίων μιᾶς λωρίδος ἢ ζώνης διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, μιὰ σχετικῶς ἐλαφρὰ ἀπόκλισις τῆς ζώνης ἢ τῶν ἐξωτερικῶν ὁρίων τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ θὰ ἐπιτυχάνη τοιοῦτον ἀποτέλεσμα οὕτως ὥστε ἡ ἐξέδρα γεωτρήσεως καὶ ἡ συναφὴς ζώνη ἀσφαλείας νὰ εὐρίσκειται ἀρκετὰ μακρὰν τῆς ἀντιστοίχου λωρίδας τῆς κυκλοφορίας (εἰκόνα 10 καὶ 11).

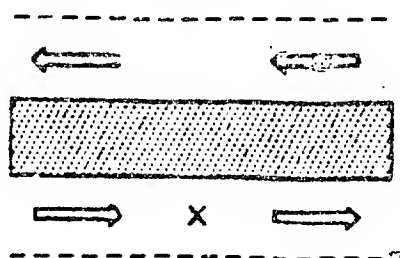


Είκ. 10. Ἀρχικὴ κατάστασις

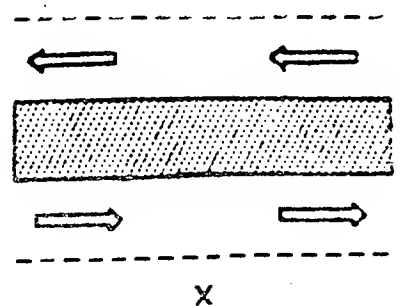


Εικ. 11. Προσαρμοσθείσα κατάσταση

(β) Ἐάν δὲν εἶναι δυνατὴ μία μικρὰ ἀπόκλιση τῆς λωρίδος κυκλοφορίας, ὁλόκληρον ἢ μέρος τοῦ συστήματος δύναται προσωρινῶς νὰ μετακινηθῇ (Εἰκ. 12 καὶ 13).

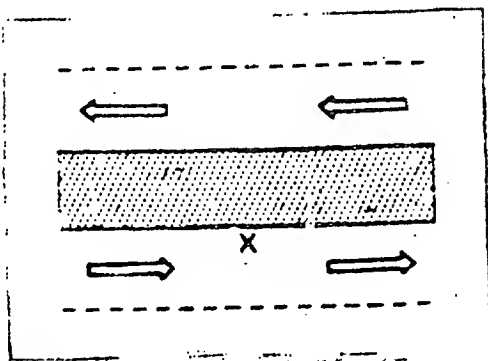


Εικ. 12. Ἀρχικὴ κατάσταση

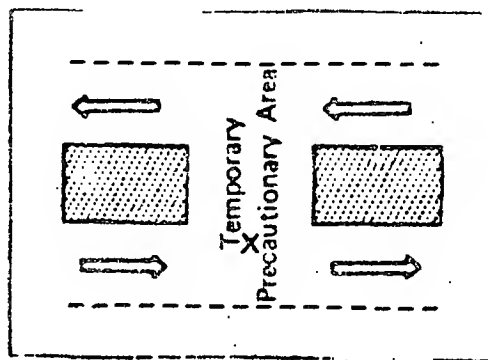


Εικ. 13. Προσαρμοσθείσα κατάσταση

(γ) Διακοπὴ ὁλοκλήρου ἢ μέρους τοῦ συστήματος εἰς τὴν περιοχὴν εἰς ἣν εὐρίσκεται ἡ ἐξέδρα γεωτρήσεως. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην δύναται ἡ διακοπεῖσα περιοχὴ νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς περιοχὴ προφυλάξεως (Εἰκ. 14 καὶ 15).



Εικ. 14. Ἀρχικὴ κατάσταση



Εικ. 15. Προσαρμοσθείσα κατάσταση

(δ) Ἀναστολὴ προσωρινῶς ὁλοκλήρου τοῦ συστήματος.

Αἱ περιοχαὶ ἐρεῦνης καὶ ἐκμεταλλεύσεως ὑδρογονανθράκων δέον νὰ ἐξετάζωνται καὶ νὰ λαμβάνωνται ὅλα τὰ ἀναγκαῖα μέτρα διὰ τὴν ἐξασφάλισιν συνθηκῶν ἀσφαλοῦς ναυσιπλοίας εἴτε διὰ προσωρινῆς ρυθμίσεως ὡς ἀνωτέρω, εἴτε διὰ τῆς ἀναστολῆς προσωρινῶς ὁλοκλήρου τοῦ καθιερωθέντος συστήματος.

2. Αἱ λεπτομέρειαι προσωρινῆς ρυθμίσεως ἢ ἀναστολῆς τοῦ ὑφισταμένου συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας θὰ ἀποστέλλωνται εἰς τὸν I.M.C.O. δύο τουλάχιστον μῆνας πρὶν τῆς τοποθετήσεως τῆς ἐξέδρας ἐξορύξεως ἐντὸς τοῦ ἤδη υἱοθετηθέντος συστήματος τῆς κυκλοφορίας οὕτως ὥστε νὰ ὑφίσταται ἐπαρκὴς χρόνος διὰ τὴν ἐνημέρωσιν τῶν ναυτιλλομένων.

Ἄρθρον 7.

Χρῆσις τῶν συστημάτων πορειογραφήσεως

1. Τὰ συστήματα πορειογραφήσεως προορίζονται πρὸς χρῆσιν τόσοι κατὰ τὴν ἡμέραν, ὅσον καὶ τὴν νύκταν, ὑφ' ὅλας τὰς καταστάσεις καιροῦ, εἰς ἐλεύθερα πάγων ὕδατα, ἢ ὑπὸ συνθήκας ἐλαφρᾶς μορφῆς πάγου, καθ' ἃς δὲν ἀπαιτοῦνται ἰδιαίτεροι ἐλιγμοὶ ἢ ἡ χρησιμοποίησις παγοθραυστικῶν.

2. Τὰ ἐν λόγῳ συστήματα συνιστῶνται πρὸς χρῆσιν ὑφ' ὅλων τῶν πλοίων, ἐκτὸς ἐάν ἄλλως ὀρίζεται.

3. Πρωταρχικὸς προορισμὸς τῶν «Θαλασσίων ὁδῶν μεγάλων βαθῶν» (Deep water routes) εἶναι ἡ χρησιμοποίησις τῶν ὑπὸ πλοίων, τὰ ὁποῖα, ἐξ αἰτίας τοῦ βυθίσματος τῶν ἐν σχέσει πρὸς τὸ διαθέσιμον βάθος τῆς θαλάσσης εἰς τὴν ἀντίστοιχον περιοχὴν, ἀπαιτοῦν τὴν χρησιμοποίησιν μιᾶς τοιαύτης ὁδοῦ. Τὰ λοιπὰ πλοῖα, τὰ ὁποῖα δὲν ἔχουν ἀνάγκην τοιαύτης εἰδικῆς μεταχειρίσεως, δέον ν' ἀποφεύγουν, καθ' ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, νὰ χρησιμοποιοῦν τὰς ὁδοὺς μεγάλων βαθῶν. Ὅσακις χρησιμοποιοῦν τοιαύτας ὁδοὺς, οἱ ναυτιλλόμενοι δέον νὰ ἔχουν ὑπ' ὄψιν τῶν πιθανῶν μεταβολᾶς εἰς τὰ σημειούμενα βάθη, λόγω μεταφορικῶν ἢ ἄλλων αἰτίων.

4. Εἰς διαδρόμους διπλῆς κατευθύνσεως (Two way routes) ὡς καὶ εἰς τὰς θαλασσίας ζῶνας διπλῆς κατευθύνσεως βαθῶν ὑδάτων τὰ πλοῖα δέον νὰ τηροῦνται εἰς τὸ δεξιὸν μέρος αὐτῶν.

5. Σκοπὸς τῶν ἐκτυπομένων εἰς τοὺς χάρτας τόξων εἶναι ἀπλῶς ἡ ἐνδειξις τῆς γενικῆς κατευθύνσεως τῆς κυκλοφορίας. Ὡς ἐκ τούτου, τὰ πλοῖα δέον νὰ εἶναι ὑποχρεωμένα νὰ τάσσωνται ἐπακριβῶς ἐπὶ τῶν ὑπὸ τῶν τόξων σημειουμένων πορειῶν.

6. Εἰς τὸν Διεθνῆ Κώδικα Σημάτων προβλέπεται, διὰ κάλυψιν ἀντιστοίχου ἀνάγκης, ἡ χρησιμοποίησις τοῦ σηματος «YG», ὅπερ σημαίνει «Φαίνεσθε μὴ συμμορφούμενος πρὸς τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας»

(You appear not to be complying with traffic separation scheme).

7. Διὰ τὴν ἀποφυγὴν συγκρούσεων μεταξύ πλοίων ἐντὸς τῶν συστημάτων πορειογραφήσεως, ἐφαρμογὴν ἔχουν οἱ ἐκάστοτε ἰσχύοντες Διεθνεῖς Κανονισμοὶ πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων ἐν θαλάσῃ.

Ἄρθρον 8.

Γενικαὶ ἀρχαὶ διέπουν τὴν ναυσιπλοΐαν ἐντὸς τῶν θαλασσίων συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

1. Ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως προβλέπεται εἰς τὰ περιγραφόμενα ἐν τῷ Παραρτήματι συστήματα πορειογραφήσεως, πᾶν πλοῖον χρησιμοποιοῦν συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας :

(α) Θὰ πλῆν ἐντὸς τῆς ἀντιστοίχου λωρίδος κυκλοφορίας, συμφώνως πρὸς τὴν γενικὴν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς διὰ τὴν λωρίδα ταύτην.

(β) Θὰ τηρῆται, κατὰ τὸ πρακτικῶς δυνατόν, μακρὰν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(γ) Κανονικῶς θὰ εἰσέρχεται ἢ ἐξέρχεται λωρίδος τινος κυκλοφορίας κατὰ τὸ πέρασ αὐτῆς, ἀλλὰ ὅσκις εἰσέρχεται ἢ ἐξέρχεται ἀπὸ τὴν πλευράν, θὰ πρᾶττη τοῦτο κατὰ τὴν πρακτικῶς μικρότεραν γωνίαν, ὡς πρὸς τὴν γενικὴν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς.

2. Πᾶν πλοῖον θ' ἀποφεύγῃ, καθ' ὅσον τοῦτο εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, νὰ διασχίξῃ λωρίδας κυκλοφορίας, ἀλλὰ ἐὰν ὑποχρεοῦται νὰ πρᾶξῃ οὕτω, θὰ τὰς διασχίσῃ κατὰ τὸ πρακτικῶς δυνατόν κατ' ὀρθὴν γωνίαν, ὡς πρὸς τὴν γενικὴν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς.

3. Ζῶναι ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας κανονικῶς δὲν θὰ χρησιμοποιοῦνται ὑπὸ πλοίων τῆς λοιπῆς κυκλοφορίας, τὰ ὅποια δύνανται νὰ χρησιμοποιήσουν ἀσφαλῶς τὴν ἀντιστοίχον λωρίδα κυκλοφορίας, ἐντὸς τοῦ παρακειμένου συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

4. Πᾶν πλοῖον, ἐκτὸς ἐὰν πρόκειται περὶ διασχίζοντος τοιούτου, δὲν θὰ εἰσέρχεται ὑπὸ κανονικὰς συνθήκας, ἐντὸς ζώνης διαχωρισμοῦ ἢ δὲν θὰ διασχίξῃ γραμμὴν διαχωρισμοῦ ἐκτὸς :

(α) Εἰς περιπτώσεις ἀνάγκης, ἵνα ἀποφύγῃ ἄμεσον κίνδυνον.

(β) Ἐὰν πρόκειται ν' ἀσχοληθῇ μὲ τὴν ἀλίευσιν ἐντὸς τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

5. Πᾶν πλοῖον, ναυσιπλοοῦν εἰς περιοχὰς πλησίον τῶν ἄκρων συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, θὰ πρᾶττη οὕτω μετ' ἰδιαιτέρας προσοχῆς.

6. Πᾶν πλοῖον, καθ' ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, θὰ ἀποφεύγῃ νὰ ἀγκυροβολῇ ἐντὸς συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἢ ἐντὸς περιοχῶν ἐγγὺς τῶν ἄκρων του.

7. Πλοῖον, μὴ χρησιμοποιοῦν σύστημα τι διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, θὰ ἀποφεύγῃ τοῦτο δι' ὅσων εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, εὐρυτέρων περιθωρίων.

8. Πλοῖον, ἀσχολούμενον μὲ τὴν ἀλιείαν δὲν θὰ ἐμποδίζῃ τὸν διάπλουν πλοῖου ἀκολουθοῦντος λωρίδα τινα κυκλοφορίας.

9. Πλοῖο μήκους μικρότερου τῶν 20 μ. ἢ ἱστιοφόρον πλοῖον δὲν θὰ ἐμποδίζῃ τὸν ἀσφαλῆ διάπλουν μηχανοκινήτου πλοῖου ἀκολουθοῦντος λωρίδα τινα κυκλοφορίας.

Ἄρθρον 9.

Κυρώσεις

Οἱ Πλοίαρχοι ἢ οἱ υπεύθυνοι ἀξιωματικοὶ φυλακῆς γεφύρας πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν τὰ ὅποια διεπιστάθη ὅτι κατὰ τὴν διέλευσίν τους διὰ περιοχῆς καλυπτομένης ὑπὸ οἰουδήποτε τῶν συστημάτων τοῦ ΜΕΡΟΥΣ Α' τοῦ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ παρέβησαν τὰς ἐν ἄρθρῳ 8 τοῦ παρόντος γενικὰς Ἀρχὰς καὶ τὸν Κανόνα 10 τῶν Διεθνῶν

Κανονισμῶν πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων, θὰ κολάζονται κατὰ ἐν ἄρθρῳ 2 τοῦ Π.Δ. 94/1977 «Περὶ θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς Δ. Συμβάσεως περὶ Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων ἐν θαλάσῃ 1972», κυρωθείσης διὰ τοῦ Ν.Δ. 93/4.10.1974, καὶ περὶ καθορισμοῦ κυρώσεων διὰ παραβάσεις τῶν Κανονισμῶν αὐτῆς» ὀριζόμενα καὶ κατὰ τὴν ἐν αὐτῷ καθοριζομένην διαδικασίαν.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΜΕΡΟΣ Α'

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ Α' ΒΑΛΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

1. ΕΞΩΘΙ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ SOMMERS

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 2264). Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας. Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἐξωθι τῆς νήσου Sommers ἀποτελεῖται ἀπὸ τέσσαρα μέρη :

ΜΕΡΟΣ Ι :

(α) Κυκλοστρεφῆς κόμβος, μὲ μίαν κυκλικὴ ζώνη διαχωρισμοῦ διαμέτρου ἡμίσεος μιλίου, ὀρίζεται εἰς τὴν ἀκόλουθον γεωγραφικὴν θέσιν.

(1) 60° 11', 5B - 27° 46', 2A

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὐρους ἐνὸς καὶ ἐνὸς τετάρτου μιλίου ἐγκαθίσταται εἰς ὁλόκληρον τὴν κυκλικὴν ζώνην διαχωρισμοῦ.

ΜΕΡΟΣ ΙΙ :

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, εὐρους ἡμίσεος μιλίου ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(2) 60° 07', 7B - 27° 32', 6A

(3) 60° 10', 4B - 27° 42', 2A

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὐρους ἐνὸς μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

(γ) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ, συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(4) 60° 10', 4B - 27° 42', 2A

(5) 60° 10', 6B - 27° 43', 5A

(δ) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὐρους ἐν καὶ ἐν τέταρτον τοῦ μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια ἐκάστης λωρίδος κυκλοφορίας ἐπεκτείνονται μέχρι νὰ διασταυρωθοῦν μετὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ ὁρίου τοῦ κυκλοστρεφοῦς κόμβου.

Αἱ κύρια κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
060° - 240°

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ :

(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ, συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(6) 60° 11', 1B - 27° 49', 0A

(7) 60° 07', 7B - 28° 16', 1A

(8) 60° 01', 9B - 28° 29', 0A

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὐρους ἐνὸς μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια ἐκάστης λωρίδος κυκλοφορίας ἐπεκτείνονται μέχρι νὰ διασταυρωθοῦν μετὰ τὸ ἐξωτερικὸ ὄριο τοῦ κυκλοστρεφοῦς κόμβου.

Αἱ κύρια κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
104° - 284° καὶ
132° - 312°

ΜΕΡΟΣ ΙV :

(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(9) 60° 12', 8B - 27° 47', 8A

(10) 60° 24', 5B - 28° 05', 0A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους, ήμισος μιλίου, έγκαθίσταται έπ' άμφοτέρων τών πλευρών τής γραμμής διαχωρισμού και τά έξωτερικά όρια εκάστης λωρίδος κυκλοφορίας επέκτείνονται μέχρι να διασταυρωθούν με τó έξωτερικό όριον του κυκλοστρεφούς κόμβου.

Αί κύριαι κατευθύνσεις τής κυκλοφορίας βαίνουν προς :
036° - 216°

Σημειώσεις :

Ό κυκλοστρεφής κόμβος, έξυπηρετεί τόν σκοπόν διευκόλυνσεως τών χειρισμών εις την περιοχή την οποίαν συναντώνται αί πορείαι προς και από Leningrand, vyborg και προς τά δυτικά τής Βαλτικής.

2. "Εξωθι τής νήσου Hogland (Gogland)

(Αναφορά εις ν. χάρτην Βρεταννικού Ναυαρχείου 2264).

Περιγραφή συστήματος διαχωρισμού τής κυκλοφορίας. Τó σύστημα διαχωρισμού τής κυκλοφορίας έξωθι τής νήσου Hogland αποτελείται από δύο μέρη :

ΜΕΡΟΣ Ι :

(α) Ζώνη διαχωρισμού τής κυκλοφορίας, εύρους ήμισος μιλίου, όρίζεται επί τών ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

(1) 59° 59', 0B - 26° 57', 4A

(2) 59° 58', 7B - 27° 01', 4A

(3) 59° 59', 7B - 27° 04', 8A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους ενός μιλίου, έγκαθίσταται έπ' άμφοτέρων τών πλευρών τής ζώνης διαχωρισμού.

Αί κύριαι κατευθύνσεις τής κυκλοφορίας βαίνουν προς :
099° - 279° και
060° - 240°

3. "Εξωθι τής νήσου Rodsher

(Αναφορά εις ν. χάρτας Βρεταννικού Ναυαρχείου 2248 και 2357).

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμού τής κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμού, εύρους ήμισος μιλίου, όρίζεται επί τών ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

(1) 59° 59', 9B - 26° 36', 5A

(2) 60° 00', 4B - 26° 40', 3A

(3) 60° 00', 1B - 26° 44', 3A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους ενός μιλίου όρίζεται, έπ' άμφοτέρων τών πλευρών τής ζώνης διαχωρισμού.

Αί κύριαι κατευθύνσεις κυκλοφορίας βαίνουν προς :
076° - 256° και 099° - 279°

ΜΕΡΟΣ ΙΙ :

(α) Γραμμή διαχωρισμού συνδέουσα τά ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

(4) 59° 59', 7B - 27° 04', 8A

(5) 60° 07', 7B - 27° 32', 6A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους ενός και ένα τέταρτο του μιλίου, έγκαθίσταται έπ' άμφοτέρων τών πλευρών τής ζώνης διαχωρισμού.

4. "Εξωθι του Φάρου Kalbadagrund

(Αναφορά εις ν. χάρτην Βρεταννικού Ναυαρχείου 2248).

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμού τής κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμού, εύρους ενός μιλίου, όρίζεται επί τών ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

(1) 59° 52', 2B - 25° 30', 7A

(2) 59° 53', 0B - 25° 38', 6A

(3) 59° 53', 9B - 25° 46', 5A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους ενός και ήμισος μιλίου, έγκαθίστανται έπ' άμφοτέρων τών πλευρών τής ζώνης διαχωρισμού.

Αί κύριαι κατευθύνσεις τής κυκλοφορίας βαίνουν προς :
078° - 258° και 076° - 256°

Ζώνη άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας :

Η περιοχή μεταξύ του Φάρου Kalbadagrund και του προς την ξηρά όριου του συστήματος διαχωρισμού τής κυκλοφορίας, χαρακτηρίζεται ως ζώνη άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

5. "Εξωθι του Φάρου Porkkala

(Αναφορά εις ν. χάρτην Βρεταννικού Ναυαρχείου 2248).

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμού τής κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμού, εύρους ενός μιλίου, όρίζεται επί τών ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

(1) 59° 44', 1B - 24° 13', 7A

(2) 59° 44', 9B - 24° 21', 4A

(3) 59° 45', 9B - 24° 29', 1A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους ενός και ήμισος μιλίου, δια την προς Δ. κατεύθυνσιν τής κυκλοφορίας, έγκαθίσταται επί τής βορείας πλευράς τής ζώνης διαχωρισμού.

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους δύο μιλίων, δια την προς Α κατεύθυνσιν τής κυκλοφορίας, έγκαθίσταται επί τής νοτίας πλευράς τής ζώνης διαχωρισμού.

Αί κύριαι κατευθύνσεις τής κυκλοφορίας βαίνουν προς :
078° - 258° και 076° - 256°

Ζώνη άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

Η περιοχή μεταξύ του Φάρου Porkkala και του προς την ξηρά όριου του συστήματος διαχωρισμού τής κυκλοφορίας, χαρακτηρίζεται ως ζώνη άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

6. "Εξωθι τής Χερσονήσου Hankoniemi

(Αναφορά εις ν. χάρτην Βρεταννικού Ναυαρχείου 2241).

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμού τής κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμού, εύρους δύο μιλίων, όρίζεται επί τών ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

(1) 59° 28', 2B - 22° 33', 3A

(2) 59° 31', 9B - 22° 42', 6A

(3) 59° 33', 3B - 22° 53', 9A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους τεσσάρων μιλίων, έγκαθίσταται έπ' άμφοτέρων τών πλευρών τής ζώνης διαχωρισμού.

Αί κύριαι κατευθύνσεις τής κυκλοφορίας βαίνουν προς :
052° - 232° και 076° - 256°

Ζώνη άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

Αί περιοχαι μεταξύ τών έξωτερικών όριών του συστήματος τής κυκλοφορίας και τών πλησίον άκτών χαρακτηρίζονται ως ζώναι άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

7. "Εξωθι τής Χερσονήσου Kory (Nήσος Hiiumaa).

(Αναφορά εις ν. χάρτην Βρεταννικού Ναυαρχείου 2222).

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμού τής κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμού, εύρους δύο μιλίων, όρίζεται επί τών ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

(1) 59° 02', 9B - 21° 35', 8A

(2) 59° 07', 7B - 21° 42', 6A

(3) 59° 11', 6B - 21° 52', 0A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους τεσσάρων μιλίων, έγκαθίσταται έπ' άμφοτέρων τών πλευρών τής ζώνης διαχωρισμού.

Αί κύριαι κατευθύνσεις τής κυκλοφορίας βαίνουν προς :
037° - 217° και 052° - 232°

8. "Εξωθι τής νήσου Gotland

(Αναφορά εις ν. χάρτην Βρεταννικού Ναυαρχείου 2288).

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμού τής κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμού, εύρους ενός μιλίου, όρίζεται επί τών ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

(1) 56° 46', 0B - 18° 19', 0A

(2) 56° 49', 5B - 18° 27', 5A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
053° - 233°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας :

Ἡ περιοχή μεταξύ τῆς νήσου Gotland καὶ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰ ὀρίου συστήματος τοῦ διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

9. Ἐξωθὶ τῆς νήσου Oland

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου 2251).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εύρους δύο μιλίων, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 56° 02', 0B - 16° 35', 0A.

(2) Φάρου Oland Sodra Grund

(3) 56° 06', 7B - 16° 46', 9A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ :

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
058° - 238° καὶ 053° - 233°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας :

Ἡ περιοχή μεταξύ τῆς νήσου Oland καὶ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰν ὀρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

10. Εἰς τὰς προσεγγίσεις τοῦ Rostock

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας Ἀνατ. Γερμανίας 163).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας εἰς τὰς προσεγγίσεις τοῦ Rostock ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο μέρη :

ΜΕΡΟΣ Ι :

Δυτικὴ προσέγγις.

(α) Δύο ζῶναι διαχωρισμοῦ, ὀρίζονται ὑπὸ μιᾶς γραμμῆς συνδεοῦσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(1) 54° 20', 5B - 11° 57', 5A

(2) 54° 20', 7B - 11° 58', 0A

(3) 54° 19', 0B - 11° 59', 5A

(4) 54° 18', 7B - 11° 59', 2A

(5) 54° 18', 8B - 11° 59', 5A

(6) 54° 17', 7B - 12° 00', 1A

(7) 54° 17', 9B - 12° 00', 3A

(8) 54° 18', 0B - 12° 00', 5A

(9) 54° 14', 6B - 12° 03', 6A

(10) 54° 14', 6B - 12° 03', 0A

(β) Μία γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέει τὰ σημεία (5) καὶ (7).

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Β.Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξύ τῶν ζωνῶν διαχωρισμοῦ καὶ τῶν γραμμῶν τῶν συνδεουσῶν τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(11) 54° 14', 6B - 12° 04', 9A

(12) 54° 18', 1B - 12° 02', 0A

(13) 54° 19', 8B - 12° 00', 6A

(14) 54° 21', 2B - 11° 59', 5A

(δ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Ν.Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῶν ζωνῶν διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεοῦσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(15) 54° 20', 0B - 11° 55', 9A

(16) 54° 14', 6B - 12° 01', 6A

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
150° - 330°

ΜΕΡΟΣ ΙΙ :

Ἀνατολικὴ προσέγγις :

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, ὀρίζεται ὑπὸ μιᾶς γραμμῆς συνδεοῦσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(17) 54° 18', 9B - 12° 01', 4A

(18) 54° 23', 4B - 12° 07', 0A

(19) 54° 23', 4B - 12° 07', 4B

(20) 54° 18', 7B - 12° 01', 6A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Β.Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεοῦσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(21) 54° 18', 1B - 12° 02', 0A

(22) 54° 23', 4B - 12° 09', 8A

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Ν.Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίστανται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεοῦσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(23) 54° 23', 4B - 12° 05', 1A

(24) 54° 19', 8B - 12° 00', 6A

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
037 - 217°

Σημείωσις :

Εἰς τὰς θέσεις (18), (19), (22) καὶ (23), ἡ ἀνατολικὴ προσέγγις τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας συνδέεται εἰς τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας Νοτίως τοῦ Gedser.

11. Εἰς τὴν περιοχὴν Sound

(Ἀναφορὰ εἰς ν. Χάρτην τοῦ Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου 2115 καὶ 2594).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(1) 56° 07', 3B - 12° 31', 5A

(2) 56° 03', 3B - 12° 39', 2A

(3) 55° 58', 9B - 12° 41', 4A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεοῦσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(4) 56° 08', 0B - 12° 32', 8A

(5) 56° 06', 4B - 12° 34', 9A

(6) 56° 03', 4B - 12° 40', 1A

(7) 55° 59', 1B - 12° 42', 5A

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. κυκλοφορίαν διὰ τὴν πρὸς Ν. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεοῦσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(8) 56° 06', 6B - 12° 30', 3A

(9) 56° 05', 5B - 12° 33', 3A

(10) 56° 03', 2B - 12° 38', 3A

(11) 56° 01', 2B - 12° 37', 7A

Εἰς τὸ νότιον τμήμα τῆς ἀνωτέρω λωρίδος κυκλοφορίας, ἡ πρὸς Ν. κυκλοφορία χωρίζεται εἰς δύο λωρίδας διὰ μιᾶς γραμμῆς ἐνούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(12) 56° 01', 2B - 12° 38', 6A

(13) 56° 01', 7B - 12° 38', 9A

(14) 56° 00', 0B - 12° 40', 0A

(15) 55° 58', 8B - 12° 40', 1A

Ζῶναι ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας :

Αἱ περιοχαὶ μεταξύ τῶν ἐξωτερικῶν ὀρίων τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας καὶ τῆς ἐναντι ἀκτῆς,

χαρακτηρίζονται ως ζώναι άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.
Σημειώσεις :

"Ολαι αί προφυλάξεις, συμπεριλαμβανομένης και της μειώσεως της ταχύτητος, θά λαμβάνωνται εις την περιοχήν μεταξύ Helsingborg και Helsingor, ή οποία εύρέως χρησιμοποιείται υπό των τοπικών Ferry.

12. Νοτίως του Gedser

(Αναφορά εις ν. Χάρτην Δανικής έκδόσεως 186).

(α) Γραμμή διαχωρισμού συνδέουσα τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (1) 54° 31', 2B - 12° 14', 1A
- (2) 54° 27', 6B - 12° 12', 4A
- (3) 54° 25', 3B - 12° 09', 5A
- (4) 54° 25', 3B - 12° 07', 0A

(β) Ζώνη διαχωρισμού, εύρους ήμισους μιλίου, όρίζεται επί των ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

- (4) 54° 25', 3B - 12° 07', 0A
- (5) 54° 25', 3B - 12° 00', 0A

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διά την πρὸς Δ. κατεύθυνσιν της κυκλοφορίας εγκαθίσταται μεταξύ της γραμμής διαχωρισμού, της ζώνης διαχωρισμού της γραμμής της ένούσης τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (6) 54° 31', 6B - 12° 10', 7A
- (7) 54° 28', 1B - 12° 09', 5A
- (8) 54° 27', 1B - 12° 05', 2A
- (9) 54° 27', 1B - 12° 00', 0A

(δ) Λωρίς κυκλοφορίας διά την πρὸς Α. κατεύθυνσιν της κυκλοφορίας εγκαθίσταται μεταξύ της γραμμής διαχωρισμού, της ζώνης διαχωρισμού, και της γραμμής της ένούσης τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (10) 54° 30', 8B - 12° 17', 6A
- (11) 54° 27', 2B - 12° 15', 2A
- (12) 54° 23', 4B - 12° 09', 8A
- (13) 54° 23', 4B - 12° 05', 1A
- (14) 54° 23', 4B - 12° 00', 0A

Σημειώσεις :

(ι) Τὸ βόρειον πέρας τοῦ συστήματος τοῦ διαχωρισμοῦ της κυκλοφορίας συνδέεται με τὰς ὁδοὺς τῶν μεγάλων βαθῶν Β. Α. τοῦ Gedser.

(ιι) Εἰς τὰς θέσεις (12) καὶ (13) τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ της κυκλοφορίας συνδέεται με τὴν ἀνατολικήν προσέγγισιν τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ της κυκλοφορίας τῶν προσεγγίσεων εἰς Rostock.

13. Ἐξωθι τοῦ Falstegborev

(Αναφορά εἰς Ν. Χάρτην Ὑπηρεσίας ναυσιπλοίας Σουηδίας 921 καὶ 929).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ της κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ της κυκλοφορίας ἔξωθι τοῦ Falsterborev ἀποτελεῖται ἀπὸ τέσσαρα μέρη :

ΜΕΡΟΣ Ι :

(α) Κυκλοστρεφῆς κόμβος με μιὰ κυκλική ζώνη διαχωρισμοῦ διαμέτρου ήμισους μιλίου, όρίζεται εἰς τὴν ἀκόλουθον γεωγραφικήν θέσιν.

- (1) 55° 18', 6B - 12° 39', 5A

(β) Κυκλική λωρίδα κυκλοφορίας, εύρους ένὸς καὶ τριῶν τετάρτων τοῦ μιλίου, διαχωριζομένη κατὰ τὸ πλάτος της εἰς τὸ Β.Α. τεταρτοκύκλιον με τὴν ἀπόκλιση τοῦ ένὸς τμήματος, εγκαθίσταται περίξ της κυκλικῆς ζώνης διαχωρισμοῦ. Τὸ ὀριζόμενον τμήμα ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων εἶναι ἐπικίνδυνος περιοχή ναρκοπεδίου.

- (2) 55° 19', 8B - 12° 42', 2A
- (3) 55° 15', 8B - 12° 41', 8A
- (4) 55° 18', 6B - 12° 42', 9A

ΜΕΡΟΣ ΙΙ :

(α) Γραμμή διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (2) 55° 15', 9B - 12° 51', 8A
- (3) 55° 17', 5B - 12° 42', 5A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους 1, 1 μιλίου εγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν της γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τὰ ἐξωτερικά ὅρια τῶν λωρίδων της κυκλοφορίας ἐκτείνονται μέχρι νὰ διασταυρωθοῦν με τὸ ἐξωτερικὸ ὄριο τοῦ κυκλοστρεφοῦς κόμβου.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις της κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
107° - 287°

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ :

(α) Γραμμή διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (4) 55° 13', 1B - 12° 39', 1A
- (5) 55° 16', 6B - 12° 38', 9A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους ένὸς μιλίου, εγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν της γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τὰ ἐξωτερικά ὅρια τῶν λωρίδων κυκλοφορίας ἐκτείνονται μέχρι νὰ διασταυρωθοῦν, με τὸ ἐξωτερικὸ ὄριο τοῦ κυκλοστρεφοῦς κόμβου.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις της κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
177° - 357°

ΜΕΡΟΣ ΙV :

(α) Γραμμή διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (9) 55° 20', 5B - 12° 39', 4A
- (10) 55° 25', 0B - 12° 40', 7A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας συνολικοῦ εύρους ένὸς καὶ ήμισους μιλίου εγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν της γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τὰ ἐξωτερικά ὅρια τῶν λωρίδων κυκλοφορίας, ἐκτείνονται μέχρι νὰ διασταυρωθοῦν με τὸ ἐξωτερικὸ ὄριον τοῦ κυκλοστρεφοῦς κόμβου.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις της κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
010° - 190°

Σημειώσεις :

Ὁ κυκλοστρεφῆς κόμβος ἐξυπηρετεῖ τὸν σκοπὸν διευκολύνσεως τῶν χειρισμῶν εἰς τὴν περιοχήν ὅπου συναντῶνται αἱ πορεῖαι πρὸς καὶ ἐκ της Βαλτικῆς, τὸ Κανάλι τοῦ Κιέλου καὶ τοῦ Sound.

14. Ἐξωθι τοῦ Φάρου Kiel.

(Αναφορά εἰς Ν. χάρτην Γερμανικῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας 32).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ της κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ή οποία όρίζεται υπό γραμμῆς συνδεούσης τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (1) 54° 29', 58" B - 10° 18', 31" A
- (2) 54° 29', 47" B - 10° 18', 43" A
- (3) 54° 39', 01" B - 10° 16', 34" A
- (4) 54° 29', 11" B - 10° 16', 32" A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διά την πρὸς Β.Α. κατεύθυνσιν της κυκλοφορίας εγκαθίσταται μεταξύ της ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ της γραμμῆς της συνδεούσης τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (5) 54° 28', 09" B - 10° 17', 34" A
- (6) 54° 29', 12" B - 10° 19', 24" A

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διά την πρὸς τὰ Ν.Δ. κατεύθυνσιν της κυκλοφορίας, εγκαθίσταται μεταξύ της ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ της γραμμῆς της συνδεούσης τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (7) 54° 29', 39" B - 10° 15', 47" A
- (8) 54° 30', 29" B - 10° 17', 54" A

Αί κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
059° — 239°

15. Μεταξὺ Korsoer καὶ Sprogoe

(Ἀναφορά εἰς Ν. Χάρτην Δανικῆς ἐκδόσεως 143).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 55° 22', 1B — 11° 02', 6A

(2) 55° 19', 5B — 11° 01', 8A

(β) Ἀπὸς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(3) 55° 22', 0B — 11° 03', 5A

(4) 55° 20', 0B — 11° 02', 9A

(5) 55° 19', 4B — 11° 03', 4A

(γ) Ἀπὸς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. ἐξυπηρέτησιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(6) 55° 22', 3B — 11° 01', 3A

(7) 55° 21', 1B — 11° 01', 5A

(8) 55° 19', 6B — 11° 01', 1A

Σημειώσεις :

(ι) Διάπλους τοῦ διαύλου κυκλοφορίας. Ἀμέσως, νοτίως τοῦ συστήματος τοῦ διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, ὑπάρχει μεγάλη πρὸς ἀνατολὰς καὶ δυσμὰς κυκλοφορία πορθμείων.

(ιι) Διὰ πλοῖα ἄνω τῶν 40.000 D.W., συμμετέχοντα εἰς τὸ σύστημα ἀναφορᾶς καὶ θέσεως, καλύπτουν τὰς προσεγγίσεις εἰς τὰς εἰσόδους τῆς Βαλτικῆς θαλάσσης θὰ ἐφαρμόζονται τὰ κάτωθι :

Μὲ τὴν λήψην τῆς ἀνακοινώσεως εἰσόδου, τὰ πρὸς ἀνατολὰς καὶ δυσμὰς προοριζόμενα πορθμεῖα θὰ προσπαθοῦν νὰ ναυσίπλοῦν κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ ἀποφεύγεται ὁ κίνδυνος συγκρούσεως ὅσο τὸ δυνατόν, ἄνευ εἰδοποιήσεως.

Ἐὰν ὅμως ὑφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, θὰ ἐφαρμόζονται οἱ Διεθνεῖς Κανονισμοὶ πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως ἐν θαλάσσῃ.

Β. ΔΥΤΙΚΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΥΔΑΤΑ

1. Ἐξωθὶ τοῦ Feistein

(Ἀναφορά εἰς ν. χάρτην Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 2281).

(Ἡμερομηνία ἐκδόσεως 1973. Εὐρωπαϊκὸν ἐπίπεδον).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους δύο μιλίων, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 58° 43', 0B — 5° 11', 0A

(2) 58° 32', 0B — 5° 05', 0A

(β) Ἀπὸς κυκλοφορίας εὐρους τριῶν μιλίων ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
015° — 195°

2. ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΙΣ Εἰς ΤΟΝ ΠΟΤΑΜΟΝ ΕΛΒΑΝ

(Ἀναφορά εἰς ν. χάρτην Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας Γερμανίας 44 καὶ 49).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους ἡμίσεος μιλίου, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 54° 00' 00" B — 8° 05' 28" A

(2) 54° 00' 00" B — 8° 07' 09" A

(β) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ, συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(3) 54° 00' 00" B — 8° 07' 09" A

(4) 53° 59' 57" B — 8° 13' 22" A

(γ) Ἀπὸς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(5) 53° 58' 00" B — 8° 05' 28" A

(6) 53° 59' 23" B — 8° 13' 34" A

(δ) Ἀπὸς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης - γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(7) 54° 01' 51" B — 8° 05' 28" A

(8) 54° 01' 58" B — 8° 13' 54" A

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
091° — 271°

3. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ TERSCELLING καὶ τοῦ GERMAN BIGHT

(Ἀναφορά εἰς ν. Χάρτας, Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 1405, 1875, 2593 καὶ 3761, Γερμανικῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας 50 καὶ 53 καὶ Ὁλλανδικῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας 1352 καὶ 1353).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὀριζόμενη ὑπὸ γραμμῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 53° 48', 7B — 6° 23', 7A

(2) 53° 56', 6B — 7° 39', 7A

(3) 53° 54', 8B — 7° 42', 1A

(4) 53° 46', 7B — 6° 23', 8A

(β) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(5) 53° 47', 7B — 6° 23', 8A

(6) 53° 47', 5B — 6° 22', 1A

(7) 53° 47', 2B — 6° 20', 4A

(γ) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὀριζόμενη ὑπὸ γραμμῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(8) 53° 29', 7B — 4° 44', 9A

(9) 53° 49', 2B — 6° 20', 4A

(10) 53° 46', 1B — 6° 20', 5A

(11) 53° 27', 8B — 4° 46', 2A

(2) Ἀπὸς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῶν ζωνῶν - γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(12) 53° 50', 2B — 7° 36', 2A

(13) 53° 52', 2B — 6° 20', 5A

(14) 53° 32', 4B — 4° 42', 8A

(ε) Ἀπὸς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῶν ζωνῶν - γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(15) 53° 25', 1B — 4° 49', 2A

(16) 53° 43', 6B — 6° 23', 9A

(17) 53° 54', 7B — 7° 42', 1A

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
072° — 252° καὶ
077° — 257°

Περιοχὴ προφυλάξεως :

Περιοχὴ προφυλάξεως ἐγκαθίσταται ὡς κατωτέρω, ὀριζόμενη ὑπὸ γραμμῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(18) 54° 02', 4B — 7° 38', 2A

(19) 53° 52', 0B — 7° 47', 4A

(20) 53° 52', 0B — 7° 45', 6A

(21) 54° 01', 7B — 7° 33', 0A

Ζώνη άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

Η περιοχή μεταξύ της άκτής και του προς την ξηράν όριου του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας χαρακτηρίζεται ως ζώνη άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

Σημειώσεις :

Αί ζώναι διαχωρισμού αυτού του συστήματος συνδέονται διά γραμμής διαχωρισμού διά να δεικνύουν την περιοχή, όπου είναι ένδεχόμενον να παρατηρηθεί συμφόρησης της κυκλοφορίας.

Ειδικαι διατάξεις :

Συνιστάται όπως το παρόν σύστημα μη χρησιμοποιείται υπό των ακόλουθων κατηγοριών πλοίων 10.000 κοχ και άνω.

(1) Δεξαμενοπλοίων μεταφερόντων πετρελαιοειδή τα όποια αναφέρονται εις το Προσάρτημα Ι, Παραρτήματος Ι, της Διεθνούς Συμβάσεως προς άποφυγήν ρυπάνσεως της θαλάσσης υπό των πλοίων (MARPOL) 1973, εξαίρουμένων των (CASOLINES των JET FUELS και των μεταφερόντων NAPHTHA, αναφερόμενα εις την άνωτέρω Δ. Σύμβαση και

(ii) Πλοίων μεταφερόντων χύδην υγρά φορτία ταξινομημένα εις κατηγορία Α και Β αναφερόμενα εις τα προσάρτηματα Ι και ΙΙ του Παραρτήματος ΙΙ της Διεθνούς Συμβάσεως προς άποφυγήν ρυπάνσεως της θαλάσσης υπό των πλοίων (MARPOL) 1973.

Εις τα άνωτέρω πλοία συνιστάται να χρησιμοποιούν της διπλής κατευθύνσεως θαλασσία όδω διά δεξαμενόπλοια από το «NORTH HINDER TO THE GERMAN BYGHT» και το σύστημα διαχωρισμού της κυκλοφορίας «DEUTSCHE BUCHT LIGHTVESSEI WESTERN APPROACH».

4. ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΙΝ ΤΟΥ RIVER JADE.

(Αναφορά εις ν. χάρτας : Βρεταννικού Ναυαρχείου 1405, 1875, 2393 και 3761 Υδρογραφικής Υπηρεσίας Γερμανίας 50 και 53 και Υδρογραφικής Υπηρεσίας Ολλανδίας 1352 και 1353.

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμού όριζομένη υπό γραμμής συνδεούσης τα ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (1) 54° 08', 2B — 7° 30', 2A
- (2) 54° 02', 1B — 7° 36', 5A
- (3) 54° 01', 9B — 7° 34', 8A
- (4) 54° 08', 2B — 7° 27', 5A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διά την προς Β. κατεύθυνσιν της κυκλοφορίας εγκαθίσταται μεταξύ της ζώνης διαχωρισμού και γραμμής συνδεούσης τα ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (5) 54° 02', 4B — 7° 38', 1A
- (6) 34° 08', 3B — 7° 32', 8A

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διά την προς Ν. κατεύθυνσιν της κυκλοφορίας εγκαθίσταται μεταξύ της ζώνης διαχωρισμού και της γραμμής συνδεούσης τα ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (7) 54° 08' 2B — 7° 24', 6A
- (8) 54° 01', 7B — 7° 33', 0A

Αί κύριαι κατευθύνσεις της κυκλοφορίας βαίνουν προς : 144° — 330°

Σημειώσεις :

Περιοχή προφυλάξεως κείται προς Ν. του συστήματος (Βλέπε το σύστημα διαχωρισμού κυκλοφορίας «έξωθι του TERSHELLING και στο GERMAN BIGTH»).

5. ΦΑΡΟΠΛΟΙΟ DEUTSCHE BUCHT ΔΥΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΙΣ

(Αναφορά εις ν. χάρτας, Βρεταννικού Ναυαρχείου 1405 και Γερμανικής Υδρογραφικής Υπηρεσίας 50, 53 και 87).

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμού, όριζομένη υπό γραμμής συνδεούσης τα ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (1) 54° 10' 31''B — 6° 22' 30''A
- (2) 54° 11' 07''B — 7° 20' 42''A
- (3) 54° 10' 09''B — 7° 21' 58''A
- (4) 54° 09' 31''B — 6° 22' 30''A

(β) Ζώνη διαχωρισμού συνδέουσα τα ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (5) 54° 10' 01''B — 6° 22' 30''A
- (6) 54° 10' 00''B — 6° 20' 40''A
- (7) 54° 09' 53''B — 6° 19' 06''A

(γ) Ζώνη διαχωρισμού, όριζομένη υπό γραμμής συνδεούσης τα ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (8) 54° 08' 58''B — 6° 01' 20''A
- (9) 54° 10' 23''B — 6° 19' 05''A
- (10) 54° 09' 22''B — 6° 10' 05''A
- (11) 54° 08' 00''B — 6° 01' 54''A

(δ) Λωρίς κυκλοφορίας διά την προς Δ. κατεύθυνσιν της κυκλοφορίας, εγκαθίσταται μεταξύ των ζωνών - γραμμών διαχωρισμού και της γραμμής της συνδεούσης τα ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (12) 54° 13' 06''B — 7° 13' 06''A
- (13) 54° 12' 30''B — 6° 20' 36''A
- (14) 54° 10' 54''B — 6° 20' 36''A

(ε) Λωρίς κυκλοφορίας διά την προς Α. κατεύθυνσιν της κυκλοφορίας, εγκαθίσταται μεταξύ των ζωνών - γραμμών διαχωρισμού και της γραμμής της συνδεούσης τα ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (15) 54° 06' 06''B — 6° 03' 00''A
- (16) 54° 07' 30''B — 6° 20' 54''A
- (17) 54° 08' 11''B — 7° 24' 36''A

Αί κύριαι κατευθύνσεις της κυκλοφορίας βαίνουν προς : 082° — 262° και 089° — 269°

Σημειώσεις :

Αί ζώναι διαχωρισμού αυτού του συστήματος συνδέονται διά γραμμής διαχωρισμού και δεικνύουν την περιοχήν όπου είναι ένδεχόμενον να παρατηρηθί συμφόρησης της κυκλοφορίας.

Ελάχιστον βύθισμα

Η περιοχή ή όριζομένη διά γραμμής ή όποια συνδέει τα γεωγραφικά σημεία των άνωτέρω παραγράφων (δ) και (ε), έχει κατάμετρηθεί εις έν ελάχιστον βάθος των 30 μέτρων εις το Φ.Δ.Π. το 1972.

Πρέπει επίσης να ληφθί υπ' όψιν ή σημείωσις ή όποια αναφέρεται εις την «θαλασσία όδω μεγάλων βαθών από το NORTH HINDER εις τους TW/1 και TW/2 φωτοσημαντήρας μέσω του S2 φωτοσημαντήρος» και εις την «θαλασσίαν όδω μεγάλων βαθών από το NORTH HINDER εις τους TW/1 και TW/2 φωτοσημαντήρες μέσω του φωτοσημαντήρος DR 1».

6. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ TEXEL

(Αναφορά εις ν. χάρτας Βρεταννικού Ναυαρχείου 191, 1405, 2322 και 2593, Ολλανδικής Υδρογραφικής Υπηρεσίας 1057, 1350, 1352 και 1452.

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμού, εύρους δύο μιλίων, όρίζεται επί των ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

- (1) 53° 02', 2B — 4° 18', 3A
- (2) 53° 06', 0B — 4° 22', 7A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας εύρους τριών μιλίων, εγκαθίσταται επ' άμφοτέρων των πλευρών της ζώνης διαχωρισμού.

Αί κύριαι κατευθύνσεις της κυκλοφορίας βαίνουν προς : 032° — 212°

Ζώνη άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας

Η περιοχή μεταξύ της άκτής και του προς την άκτην όριου, του συστήματος του διαχωρισμού της κυκλοφορίας, χαρακτηρίζεται ως ζώνη άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

Ειδικές διατάξεις :

Συνιστάται όπως το παρόν σύστημα μὴ χρησιμοποιεῖται ὑπὸ τῶν ἀκολουθῶν πλοίων 10.000 κ.ο.χ. καὶ ἄνω :

(ι) Δεξαμενοπλοίων μεταφερόντων πετρελαιοειδῆ τὰ ὁποῖα ἀναφέρονται εἰς τὸ Προσάρτημα Ι παράρτημα Ι τῆς Διεθνούς Συμβάσεως πρὸς ἀποφυγὴν Ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ὑπὸ πλοίων (MARPOL) 1973, ἐξαιρουμένων τῶν CASOLINES, JET FUELS) καὶ πλοίων μεταφερόντων NAPHTH, ἀναφερόμενα εἰς τὴν ἀνωτέρω Δ. Σύμβαση καὶ

(ιι) Πλοίων μεταφερόντων χύδην ὑγρὰ φορτία, ταξινομημένα εἰς κατηγορίας Α καὶ Β ἀναφερομένας εἰς τὰ Προσαρτήματα Ι καὶ ΙΙ τοῦ Παραρτήματος ΙΙ τῆς Διεθνούς Συμβάσεως πρὸς ἀποφυγὴν Ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ὑπὸ τῶν πλοίων (MARPOL) 1973.

Τὰ ἀνωτέρω συνιστᾶται νὰ χρησιμοποιοῦν τὴν θαλασσίαν ὁδὸ διπλῆς κατευθύνσεως διὰ δεξαμενόπλοια ἀπὸ τὸ «NORTH HINDER TO THE GERMAN BIGHT» καὶ τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας «DEUTSCHE BUCHT LIGTHVESSEL WESTERN APPROACH».

7. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ HOOK OF HOLLAND

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας, Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου 1406 καὶ 122, Ὁλλανδικῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας 1449, 1349 καὶ 1350).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας εἰς τὰς προσεγγίσεις τοῦ HOOK OF HOLLAND ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο μέρη :

ΜΕΡΟΣ Ι

Εἰς τὸ GOEREE

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὀριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (1) 51° 59', 3B — 3° 46', 7A
- (2) 51° 58', 8B — 3° 46', 9A
- (3) 51° 57', 3B — 3° 39', 1A
- (4) 51° 56', 5B — 3° 34', 5A
- (5) 51° 57', 5B — 3° 34', 0A
- (6) 51° 58', 3B — 3° 38', 7A

(β) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (7) 52° 00', 7B — 3° 46', 0A
- (8) 51° 59', 2B — 3° 33', 3A

(γ) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (9) 51° 54', 6B — 3° 35', 4A
- (10) 51° 55', 8B — 3° 39', 8A
- (11) 51° 57', 3B — 3° 47', 6A

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

Βορείως τοῦ εἰσπλου εἰς τὴν θαλασσίαν ὁδὸ παρὰ τὸ ROTTERDAM

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους ἐνὸς μιλίου, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (12) 52° 06', 6B — 3° 55', 9A
- (13) 52° 03', 7B — 3° 54', 8A

(β) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ τῆς ἀνωτέρω παραγράφου (α) καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (14) 52° 07', 2B — 3° 52', 0A
- (15) 52° 04', 3B — 3° 50', 8A

(γ) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους ἐνὸς μιλίου, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (16) 52° 06', 2B — 3° 58', 0A
- (17) 52° 03', 3B — 3° 58', 0A

(δ) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β. κατεύθυνσιν κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ τῆς ἀνωτέρω παραγράφου (γ) καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (18) 52° 05', 6B — 4° 03', 0A
- (19) 52° 02', 7B — 4° 02', 0A

Περιοχὴ προφυλάξεως :

(α) Περιοχὴ προφυλάξεως ἐγκαθίσταται ἐξωθὶ τῆς εἰσόδου τῆς θαλασσίας ὁδοῦ πρὸς ROTTERDAM.

Ἡ περιοχὴ αὐτὴ, ὀρίζεται ὑπὸ εὐθείας ἐνοῦσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (15) 52° 04', 3B — 3° 50', 8A
- (19) 52° 02', 7B — 4° 50', 8A
- (20) NORTH MOLE LIGHT
- (21) SOUTH MOLE HEAD LIGHT

ἐκείθεν κατὰ μῆκος τοῦ SOUTH MOLE εἰς τὸ γεωγραφικὸν σημεῖον :

- (22) 51° 57', 7B — 4° 00', 6A

καὶ περαιτέρω σύνδεσις τῶν γεωγραφικῶν σημείων (11), (7) καὶ (15).

(β) Τὸ κεντρικὸν σημεῖον τῆς περιοχῆς προφυλάξεως εὐρίσκεται εἰς τὸ ἀκόλουθο γεωγραφικὸ σημεῖο :

- (23) 52° 01', 2B — 3° 53', 6A

Τὸ σημεῖον τοῦτο ἐνοῦται μετὰ τῆς παρούσης θέσεως τοῦ σημαντήρος «MAAS CENTER».

Σημειώσεις :

Προφύλαξη :

(1) Οἰοδήποτε πλοῖο τὸ ὁποῖο δὲν ὑποχρεοῦται νὰ ἀκολουθήσῃ τὴν θαλασσίαν ὁδὸ μεγάλου βάθους, συνιστᾶται, ὅπως ἀποφεύγῃ, κατὰ τὸν πρακτικότερον τρόπον, νὰ εἰσέρχεται εἰς τὴν περιοχὴν ἡμίσεος μιλίου περίξ τοῦ σημαντήρος «MAAS CENTER».

(2) Ὅλα τὰ πλοῖα τὰ ναυσιπλοοῦντα εἰς τὴν περιοχὴν προφυλάξεως θὰ φυλάττουν τὴν ἀνωτέρω κυκλικὴν περιοχὴν εἰς τὴν ἀριστεράν τους πλευρά, ἐκτὸς ἂν τὸ διατιθέμενο βάθος ὕδατος, ἢ πυκνότης τῆς κυκλοφορίας, ἢ πλοήγηση ἢ οἱ καιρικὲς συνθῆκες ἐπιβάλλουν διάφορον λύσιν.

8. ΕΙΣ ΤΟ BOPEION HINDER.

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρεταννικοῦ ναυαρχείου 2406 καὶ Ὁλλανδικῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας 1349).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας :

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους ἐνὸς μιλίου, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 51° 49', 1B — 2° 45', 8A
- (2) 51° 48', 0B — 2° 39', 4A

(β) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ, συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (3) 51° 58', 0B — 2° 39', 4A
- (4) 51° 47', 2B — 2° 34', 5A

(γ) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους ἐνὸς μιλίου, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (5) 51° 47', 2B — 2° 34', 5A
- (6) 51° 47', 0B — 2° 33', 0A
- (7) 51° 28', 0B — 2° 07', 1A

(δ) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς ΝΔ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῶν ζωνῶν - γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (8) 51° 53', 6B — 2° 43', 8A
- (9) 51° 51', 2B — 2° 28', 5A
- (10) 51° 30', 4B — 2° 00', 0A

(ε) Αωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς ΒΑ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξύ τῶν ζωνῶν - γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (11) 51° 44', 5B — 2° 43', 8A
- (12) 51° 42', 3B — 2° 36', 2A
- (13) 51° 39', 7B — 2° 31', 2A
- (14) 51° 22', 8B — 2° 12', 4A

Σημειώσεις :

Αἱ ζῶναι διαχωρισμοῦ τοῦ συστήματος αὐτοῦ συνδέονται διὰ μιᾶς διαχωριστικῆς γραμμῆς, δεικνύουσα τὴν περιοχὴν, ὅπου εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ παρατηρηθῇ, συμφόρησις τῆς κυκλοφορίας.

9. ΕΙΣ ΤΟ ΔΥΤΙΚΟΝ HINDER

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 1406, 1895, καὶ Βελγικῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας «VLA-AMSE BANKEN»).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ, συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (1) 51° 22', 0B — 2° 42', 7A
- (2) 51° 22', 0B — 2° 37', 0A
- (3) 51° 22', 5B — 2° 30', 0A
- (4) 51° 19', 2B — 2° 16', 7A

(β) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὀριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (5) 51° 19', 2B — 2° 16', 7A
- (6) 51° 20', 8B — 2° 11', 0A
- (7) 51° 19', 6B — 2° 10', 1A

(γ) Ἀωρίς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸς Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης - γραμμῆς διαχωρισμοῦ, περιγραφομένη εἰς παραγράφους (α) καὶ (β) ἀνωτέρω καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (8) 51° 23', 0B — 2° 42', 7A
- (9) 51° 23', 0B — 2° 37', 0A
- (10) 51° 23', 5B — 2° 30', 0A
- (11) 51° 22', 6B — 2° 26', 5A
- (12) 51° 21', 3B — 2° 17', 7A
- (13) 51° 22', 8B — 2° 12', 4A

(δ) Ἀωρίς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸς Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης - γραμμῆς διαχωρισμοῦ, περιγραφομένη εἰς τὰς ἀνωτέρω παραγράφους (α) καὶ (β) καὶ μιᾶς γραμμῆς διαχωρισμοῦ συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (14) 51° 21', 2B — 2° 42', 7A
- (15) 51° 21', 2B — 2° 37', 7A
- (16) 51° 21', 5B — 2° 31', 2A
- (17) 51° 20', 0B — 2° 24', 6A
- (18) 51° 12', 5B — 2° 05', 0A

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας

Ἡ περιοχὴ μεταξύ τῆς ἡπειρωτικῆς ἀκτῆς καὶ τοῦ νοτίου ὁρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ, χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

10. ΕΙΣ ΤΟ ΣΤΕΝΟΝ ΤΟΥ DOVER ΚΑΙ ΤΑ ΓΕΙΤΝΙΑΖΟΝΤΑ ΎΔΑΤΑ.

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 1406, 1598, 1895 καὶ 2451).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους ἐνὸς μιλίου, ὀρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 51° 28', 0B — 2° 07', 1A
- (2) 51° 25', 4B — 2° 03', 7A

(β) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (3) 51° 25', 4B — 2° 03', 7A
- (4) 51° 23', 7B — 2° 01', 5A

(γ) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὐρους ἐνὸς μιλίου, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (5) 51° 23', 7B — 2° 01', 5A
- (6) 51° 16', 5B — 2° 52', 4A

(δ) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ, συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (7) 51° 16', 5B — 1° 52', 4A
- (8) 51° 06', 2B — 1° 38', 2A

(ε) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους ἐνὸς μιλίου, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (9) 51° 06', 1B — 1° 38', 2A
- (10) 50° 57', 2B — 1° 23', 6A

(στ) Φυσικὴ ζώνη διαχωρισμοῦ σχηματίζεται ἀπὸ τὸ THE RIDGE ἢ τὸ LE COLBART.

(ζ) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους δύο μιλίων, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (11) 50° 48', 9B — 1° 16', 2A
- (12) 50° 37', 9B — 0° 57', 8A
- (13) 50° 33', 7B — 0° 57', 8A

(η) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὀριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (14) 50° 33', 0B — 0° 59', 0A
- (15) 50° 34', 4B — 0° 56', 7A
- (16) 50° 28', 8B — 0° 00', 0A
- (17) 50° 25', 0B — 0° 00', 0A

(θ) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν.Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξύ τῶν ζωνῶν - γραμμῶν διαχωρισμοῦ ποὺ περιγράφονται εἰς τὰς ἀνωτέρω παραγράφους (α), (β), (γ), (δ), (ε) καὶ (στ) καὶ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (18) 51° 30', 4B — 2° 00', 0A
- (19) 51° 23', 0B — 1° 50', 0A
- (20) 51° 14', 1B — 1° 44', 1A
- (21) 51° 06', 9B — 1° 31', 0A
- (22) 50° 57', 3B — 1° 12', 2A

(ι) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς ΝΔ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἡ ὁποία περιγράφεται εἰς τὴν ἀνωτέρω παράγραφον (θ), συνεχίζεται μεταξύ τῶν ζωνῶν διαχωρισμοῦ τῶν περιγραφομένων στὰς ἀνωτέρω παραγράφους (στ), (ζ) καὶ (η) καὶ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ, συνολικοῦ εὐρους ἡμίσεος μιλίου, ὀριζομένη ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (23) 50° 57', 3B — 1° 12', 2A
- (24) 50° 52', 0B — 1° 02', 2A
- (25) 50° 36', 8B — 0° 27', 4A
- (26) 50° 34', 7B — 0° 00', 0
- (27) 50° 37', 7B — 1° 21', 0A
- (28) 50° 26', 0B — 0° 58', 8A
- (29) 50° 12', 0B — 0° 00', 0

(ια) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β.Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξύ τῶν ζωνῶν διαχωρισμοῦ τῶν περιγραφομένων εἰς τὰς ἀνωτέρω παραγράφους (ζ) καὶ (η) καὶ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ, συνολικοῦ εὐρους ἡμίσεος μιλίου, ὀριζομένη ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων.

(ιβ) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β.Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ποὺ περιγράφεται εἰς τὴν ἀνωτέρω παράγραφον (ια) συνεχίζεται μεταξύ τῶν ζωνῶν - γραμμῶν διαχωρισμοῦ ποὺ περιγράφονται στὶς ἀνωτέρω παραγράφους (α), (β), (γ), (δ), (ε) καὶ (στ) καὶ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (30) 51° 22', 8B — 2° 12', 4A
 (31) 51° 12', 5B — 2° 05', 0A
 (32) 51° 06', 4B — 1° 49', 0A
 (33) 50° 53', 6B — 1° 30', 8A
 (34) 50° 44', 5B — 1° 27', 0A
 (35) 50° 37', 7B — 1° 21', 0A

(ιγ) Θαλασσία ὁδὸς μεγ. βάθους σχηματίζουσα μέρος τῆς πρὸς ΒΔ κατευθυνομένης λωρίδας κυκλοφορίας, μεταξύ τοῦ ΒΔ ἄκρου τοῦ SANDETTIE BANK καὶ τῆς ζώνης γραμμῆς διαχωρισμοῦ περιγραφομένη εἰς τὰς ἀνωτέρω παραγράφους (γ) καὶ (δ), ἔχει ἐγκατασταθεῖ, μεταξύ τοῦ γεωγραφικοῦ πλάτους τῶν 51° 10', 3B καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκλόουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (1) 51° 23', 4B — 2° 02', 2A
 (2) 51° 22', 3B — 2° 05', 8A
 (3) 51° 18', 4B — 2° 04', 8A

Ζῶναι ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Αἱ περιοχαὶ μεταξύ τῶν ἐξωτερικῶν ὁρίων τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας καὶ τῶν παρακειμένων ἀκτῶν, χαρακτηρίζονται ὡς ζῶναι ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Σημειώσεις :

(ι) ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

1. Θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους, σχηματίζουσα μέρος τῆς ΒΑ κατευθυνομένης λωρίδας κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται εἰς τὸ ΒΑ τοῦ SANDETTIE BANK. Οἱ πλοίαρχοι μελετώντας τὴν χρησιμότητα αὐτῆς τῆς ὁδοῦ, ὀφείλουν νὰ λαμβάνουν ὑπ' ὄψιν τὴν ἐγγύτητα τῆς κυκλοφορίας, χρησιμοποιοῦντας τὴν πρὸς τὰ ΝΔ κατευθυνόμενη λωρίδα κυκλοφορίας.

2. Ἡ κυρία λωρίδα κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς ΒΑ κατεύθυνσιν κεῖται εἰς τὰ ΝΑ τοῦ SANDETTIE BANK καὶ θὰ ἀκολουθεῖται ἀπὸ τὰ πλοῖα ὅλα, πὺ δύνανται ἀσφαλῶς νὰ πλέουν, λαμβάνοντας ὑπ' ὄψιν τὸ ἀντίστοιχο βύθισμά της.

3. Εἰς τὴν περιοχὴ τῆς θαλασσίας ὁδοῦ μεγάλου βάθους, Α τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ, τὰ πλοῖα συνιστᾶται ν' ἀποφεύγουν τὸ προσπέρασμα ἀλλήλων.

(ιι) Ἀξίον ἰδιαιτέρας μνείας τυγχάνει, ὅπως τὰ πλοῖα πὺ διέρχονται διὰ μέσου τοῦ Στενοῦ τοῦ DOVER νὰ ἀκροῶνται εἰς τὰς καταλλήλους ἐκπομπὰς VHF τῆς Ὑπηρεσίας Πληροφοριῶν Ναυσιπλοίας τοῦ Διαύλου, ἡ ὁποία παρέχει πληροφορίας ἀφορῶσας τὰς ἐπικρατούσας συνθήκας κυκλοφορίας, ναυσιπλοίας καὶ ὁρατότητος ἐντὸς τοῦ Στενοῦ.

11. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ LIZARD

(Ἀναφορὰ εἰς ν. Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 2565).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας :

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 49° 50', 7B — 5° 00', 7Δ
 (2) 49° 48', 6B — 5° 19', 1Δ

(β) Ἀπὸς κυκλοφορίας, εὐρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς : 080° — 260°

Σημειώσεις :

Ἐμφορτα δεξαμενόπλοια θὰ πρέπει ν' ἀποφεύγουν τὴν περιοχὴ μεταξύ τοῦ Β' ὁρίου τοῦ συστήματος καὶ τῆς ἀκτῆς

12. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ LANDEND, METAËΥ SEVEN STONES KAI LONGSHIPS

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 2565)

Περιγραφή τοῦ συστήματος εὐρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 49° 54', 0B — 5° 57', 3Δ
 (2) 50° 08', 0B — 5° 57', 3Δ

Ἀπὸς κυκλοφορίας, εὐρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς : 000° — 180°

Σημειώσεις :

Ἐμφορτα δεξαμενόπλοια, θὰ πρέπει ν' ἀποφεύγουν τὴν περιοχὴ μεταξύ τοῦ Ἀνατολικοῦ ὁρίου τοῦ συστήματος καὶ τῆς Ἀκτῆς καὶ μεταξύ τοῦ Δυτικοῦ ὁρίου τοῦ συστήματος καὶ τῶν SCILLY ISLES.

13. ΝΟΤΙΩΣ ΝΗΣΙΔΩΝ SCILLY

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 1123 καὶ 2649)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους 2 μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 49° 43', 4B — 6° 15', 8A
 (2) 49° 43', 4B — 6° 34', 4A

(β) Ἀπὸς κυκλοφορίας, εὐρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς : 090° — 270°

Σημειώσεις :

Ἐμφορτα δεξαμενόπλοια θὰ πρέπει νὰ ἀποφεύγουν τὴν περιοχὴ μεταξύ τοῦ Β ὁρίου τοῦ συστήματος καὶ τῶν SCILLY ISLES.

14. ΔΥΤΙΚΩΣ ΤΩΝ ΝΗΣΙΔΩΝ SCILLY

(Ἀναφορὰ εἰς ν. Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 1123 καὶ 2649)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὐρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 49° 51', 9B — 6° 41', 4A
 (2) 50° 01', 6B — 6° 37', 0A

(β) Ἀπὸς κυκλοφορίας, εὐρους τριῶν μιλίων ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς : 016° — 196°

Σημειώσεις :

Ἐμφορτα δεξαμενόπλοια θὰ πρέπει ν' ἀποφεύγουν τὴν περιοχὴ μεταξύ τοῦ Ἀνατολικοῦ ὁρίου τοῦ συστήματος καὶ τῶν SCILLY ISLES.

15. ΕΞΩΘΙ ΤΩΝ SMALLS

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 1478).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 51° 39', 1B — 5° 52', 1Δ
 (2) 51° 50', 7B — 5° 46', 8Δ

(β) Ἀπὸς κυκλοφορίας, εὐρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς : 016° — 196°

16. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ CHICKEN ROCK, CALF OF MAN

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Ἀγγλικῶν Ναυαρχείου 45).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 53° 55', 5B — 4° 52', 9Δ

(2) 53° 57', 9B — 5° 00', 3Δ

(3) 54° 02', 8B — 5° 02', 0Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους τριών μιλίων, εγκαθίσταται επ' αμφοτέρων των πλευρών της ζώνης διαχωρισμού.

Αί κύριαι κατευθύνσεις της κυκλοφορίας βαίνουν προς :
298° — 118° και
349° — 169°

17. ΕΞΩΘΙ ΤΩΝ SKERRIES

(Αναφορά εις ν. χάρτην Βρεττανικού Ναυαρχείου 1977)

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμού, εύρους δύο μιλίων, ορίζεται επί των ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

(1) 53° 22', 8B — 4° 52', 0Δ

(2) 53° 31', 3B — 4° 41', 7Δ

(3) 53° 32', 1B — 4° 31', 6Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους δύο μιλίων, εγκαθίσταται επ' αμφοτέρων των πλευρών της ζώνης διαχωρισμού.

Αί κύριαι κατευθύνσεις της κυκλοφορίας βαίνουν προς :
036° — 216° και
083° — 263°

Σημείωσις :

Εμπορτα δεξαμενόπλοια θά πρέπει ν' αποφεύγουν την περιοχή μεταξύ του Ν. Ανατολικού όριου του συστήματος και της Λιτής.

18. ΕΙΣ ΤΟ NORTH CHANNEL

(Αναφορά εις ν. χάρτην Βρεττανικού Ναυαρχείου 2724)

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμού, εύρους δύο μιλίων, ορίζεται επί των ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

(1) 55° 15', 3B — 5° 55', 4Δ

(2) 55° 22', 8B — 6° 04', 6Δ

(3) 55° 24', 0B — 6° 15', 0Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους δύο μιλίων, εγκαθίσταται επ' αμφοτέρων των πλευρών της ζώνης διαχωρισμού.

Αί κύριαι κατευθύνσεις της κυκλοφορίας βαίνουν προς :
326° — 146° και
282° — 102°

Ζώνη άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

Αί περιοχαι μεταξύ των εξωτερικών ορίων του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας και της πλησίον άκτης χαρακτηρίζονται ως ζώνη άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

19. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ TUSKAR ROCK

(Αναφορά εις ν. χάρτην Βρεττανικού Ναυαρχείου 1410)

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας

(α) Ζώνη διαχωρισμού, εύρους δύο μιλίων, ορίζεται επί των ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

(1) 52° 14', 0B — 6° 00', 8Δ

(2) 52° 08', 5B — 6° 03', 8Δ

(3) 52° 04', 7B — 6° 11', 5Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας εύρους τριών μιλίων, εγκαθίσταται επ' αμφοτέρων των πλευρών της ζώνης διαχωρισμού :

Αί κύριαι κατευθύνσεις της κυκλοφορίας βαίνουν προς :
051° — 231° και
018° — 198°

Ζώνη άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

Η περιοχή μεταξύ του TUSKAR ROCK και του προς την άκτην όριου συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας, χαρακτηρίζεται ως ζώνη άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

20. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ FASTNER ROCK

(Αναφορά εις ν. χάρτην Βρεττανικού Ναυαρχείου 2424)

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμού, εύρους δύο μιλίων, ορίζεται επί των ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

(1) 52° 20', 0B — 9° 25', 8Δ

(2) 51° 18', 2B — 9° 35', 2Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους δύο μιλίων, εγκαθίσταται επ' αμφοτέρων των πλευρών της ζώνης διαχωρισμού.

Αί κύριαι κατευθύνσεις της κυκλοφορίας βαίνουν προς :
073° — 253°

Ζώνη άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

Η περιοχή μεταξύ του FAST NET ROCK και του προς την άκτην όριου του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας, χαρακτηρίζεται ως ζώνη άκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

21. ΕΞΩΘΙ ΤΩΝ CASQUETS

(Αναφορά ν. χάρτη Γαλλίας 878, έκδοσις Νο 6, Δεκέμβριος 1953)

Σημείωσις :

Ο άνωτέρω χάρτης είναι επί του Τοπικού Γεωδαιτικού Έπιπέδου. Τα γεωγραφικά στίγματα που δίδονται κατωτέρω μπορούν νά προσαρμοσθούν εις τὸ Εὐρωπαϊκὸν Ἐπίπεδο, με ἀφαίρεση 0', 10 ἀπὸ τὰ γεωγραφικὰ μήκη.

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμού, εύρους ενός μιλίου, ορίζεται επί των ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

(1) 49° 51', 25B — 2° 21', 25Δ

(2) 49° 46', 20B — 2° 50', 90Δ

(β) Ζώνη διαχωρισμού, εύρους τριών μιλίων, ορίζεται επί των ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

(3) 49° 59', 80B — 2° 24', 75Δ

(4) 49° 54', 75B — 2° 54', 50Δ

(γ) Ζώνη διαχωρισμού, εύρους ενός μιλίου, ορίζεται επί των ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

(5) 50° 06', 70B — 2° 27', 50Δ

(6) 50° 01', 70B — 2° 57', 57Δ

(δ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὰ πρὸς Ἀνατολὰς κατευθυνόμενα πλοῖα εύρους 7 μιλίων εγκαθίσταται μεταξύ των ζωνών διαχωρισμού που περιγράφονται εις τις άνωτέρω

(α) και (β) παραγράφους.

(ε) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὰς πρὸς Δυτικὰ κατευθυνόμενα πλοῖα εύρους 5 μιλίων εγκαθίσταται μεταξύ των ζωνών διαχωρισμού που περιγράφονται εις τις άνωτέρω (β) και (γ) παραγράφους.

Αί κύριαι κατευθύνσεις κυκλοφορίας βαίνουν προς :
075° — 255°

Ειδικαι διατάξεις

1. Τα ακόλουθα πλοῖα θά φυλάσσονται, ὅσον είναι δυνατόν εις τὸ Βόρειο ἥμισυ της πρὸς τὰ Ἀνατολικά λωρίδος κυκλοφορίας.

(α) Δεξαμενόπλοια μεταφέροντα πετρελαιοειδή, μνημονεύμενα εις τὸ Προσάρτημα I. Παραρτήματος I, της Διεθνούς Συμβάσεως πρὸς ἀποφυγὴν Ρυπάνσεως ὑπὸ των πλοίων (MARPOL), 1973 με ἐξαίρεση των πλοίων, μεταφερόντων γκαζολίνη, τζέτ φιούελ, και νάφθα άναφερόμενα εις τὴν άνωτέρω σύμβαση ἢ

(β) Πλοῖα μεταφέροντα χύδην ὑγρὰ φορτία, ταξινομημένα στὰς κατηγορίας Α και Β άναφερομέναις εις τὰ Προσάρτηματα I και II, του Παραρτήματος I της Διεθνούς Συμβάσεως πρὸς ἀποφυγὴ της Ρυπάνσεως ὑπὸ πλοίων (MARPOL) 1973.

Ζώνη ακτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

Η περιοχή μεταξύ των CASQUETS και του προς την ξηράν όριου του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας χαρακτηρίζεται ως ζώνη ακτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

22. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ USHANT

(Αναφορά εις ν. χάρτην Γαλλίας 6680 (INT 1708), εκδοθείς το 1977.

Σημειώσεις :

Ο άνωτέρω χάρτης είναι επί επιπέδου Ευρωπαϊκού.

Περιγραφή του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμού, εύρους οκτώ μιλίων, όρίζεται επί των ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

- (1) 48° 29', 75B — 05° 26', 50A
- (2) 48° 35', 40B — 05° 22', 00A
- (3) 48° 39', 70B — 05° 14', 00A

(β) Ζώνη διαχωρισμού εύρους έξι μιλίων, όρίζεται επί των ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

- (4) 48° 35', 30B — 05° 42', 50A
- (5) 48° 43', 20B — 05° 36', 10A
- (6) 48° 49', 00B — 05° 23', 40A

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διά τὰ πρὸς ΒΑ κατευθυνόμενα πλοῖα, εύρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται εἰς τὴν πρὸς τὴν ξηρὰ πλευρὰ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ, ὅπως περιγράφεται εἰς τὴν ἀνωτέρω παράγραφο (α).

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
028° καὶ 051°

(δ) Λωρίς κυκλοφορίας διά τὰ πρὸς ΝΑ κατευθυνόμενα πλοῖα εύρους πέντε μιλίων, ἐγκαθίσταται μεταξύ τῶν ζωνῶν διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, τὰς περιγραφομένης εἰς τὰς ἀνωτέρω (α) καὶ (β) παραγράφους.
231° καὶ 208°

(ε) Λωρίς κυκλοφορίας διά τὰ πρὸς ΒΑ κατευθυνόμενα πλοῖα εύρους 6 μιλίων ἐγκαθίσταται εἰς τὴν πρὸς τὴν πλευρὰ τῆς θαλάσσης ζώνη διαχωρισμοῦ ὅπως περιγράφεται εἰς τὴν ἀνωτέρω παράγραφο (β).

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας εἶναι :
028° καὶ 051°

Σημειώσεις :

Διὰ τὰ πλοῖα τὰ χρησιμοποιοῦντα τὴν εἰς τὴν ἀνωτέρω παράγραφο (ε) λωρίδα κυκλοφορίας καὶ πλέοντα εἴτε εἰς τὴν πρὸς Α λωρίδα τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας «ἐξωθι τῶν CASQUETS» εἰς εἰς τὸ LYME BAY, ἡ συνιστωμένη κατευθύνση τῆς ροῆς τῆς κυκλοφορίας (051° ἀληθῆς) ἐκτείνεται ἀπὸ τὴν θέση 48° 53', 65B 5°31' 10Δ ἕως τὴν θέση 49° 47', 7B, 3° 48', 1Δ.

Εἰδικές διατάξεις :

1. Ἡ λωρίς κυκλοφορίας, διά τὰ πρὸς ΒΑ κατευθυνόμενα πλοῖα ἡ ὁποία περιγράφεται εἰς τὴν ἀνωτέρω παράγραφο (γ), δὲν θὰ χρησιμοποιεῖται ἀπὸ :

(α) Δεξαμενόπλοια μεταφορᾶς πετρελαιοειδῶν ἀναφερόμενα εἰς τὸ Προσάρτημα I, Παραρτήματος I τῆς Διεθνoῦς Συμβάσεως πρὸς ἀποφυγὴν ρυπάνσεως ὑπὸ τῶν πλοίων (MARPOL) 1973, μὲ ἐξαίρεση τῶν πλοίων μεταφορᾶς GASOLINES JET FUELS καὶ NAPHTHA μνημονευομένων εἰς τὴν ἀνωτέρω σύμβαση ἢ

(β) Πλοῖα μεταφορᾶς χύδην ὑγρῶν φορτίων, ταξινομημένα εἰς τὶς κατηγορίας Α καὶ Β, ἀναφερόμενα εἰς τὰ Προσάρτηματα I καὶ II, Παραρτήματα II τῆς Διεθνoῦς Συμβάσεως πρὸς ἀποφυγὴν ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ὑπὸ τῶν πλοίων (MARPOL) 1973.

2. Τοιαῦτα πλοῖα δύναται νὰ χρησιμοποιοῦν τὴν περιγραφομένην εἰς τὴν ἀνωτέρω παράγραφον (ε) λωρίδα κυκλοφορίας μόνον ἐὰν εἶναι ἐφοδιασμένα μὲ κατάλληλο ἡλεκτρονικὴ συσκευὴ ἐξευρέσεως στίγματος. Ἐὰν δὲν εἶναι

ἐφοδιασμένα, θὰ πρέπει νὰ ἀποφεύγουν τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας μὲ ὅσον τὸ δυνατό εὐρύτερο μέτωπο, σύμφωνα μὲ τὸν Κανόνα 10 (η) τῶν Δ. Κανονισμῶν Ἀποφυγῆς Συγκρούσεων στὴν θάλασσα τοῦ 1972. Ἡ ἀνωτέρω λωρίδα δύναται ἐπίσης νὰ χρησιμοποιηθεῖ ἀπὸ ἄλλα πλοῖα μόνον ἐὰν εἶναι ἐφοδιασμένα μὲ ἡλεκτρονικὴ συσκευὴ καθορισμοῦ στίγματος.

3. Ἡ λωρίς κυκλοφορίας, διά τὰ πρὸς ΝΑ κατευθυνόμενα πλοῖα, ὅπως περιγράφεται εἰς τὴν ἀνωτέρω παράγραφο (δ), μπορεῖ νὰ χρησιμοποιηθεῖ ἀπὸ ὅλα τὰ πλοῖα. Ἐν τούτοις τὰ δεξαμενόπλοια ὑπὸ ἔρμα καὶ τὰ πλοῖα τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὶς ἀνωτέρω παραγράφους 1 (α) καὶ (β), ὅσον εἶναι ἐφικτὸ νὰ φυλάττωνται ἐντὸς τοῦ ἐξωτερικοῦ ἡμίσεως τῆς λωρίδος.

Ζώνη ακτοπλοϊκής κυκλοφορίας

Η περιοχή μεταξύ τῆς νήσου USHANT καὶ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰν όριου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ακτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

Σημειώσεις :

Ναυσιπλοῖα ἐκτὸς τῆς ζώνης ακτοπλοῖας ρυθμίζεται ὑπὸ ἐθνικῶν Κανόνων.

23. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ BERLENGA

(Αναφορά στὸν ν. χάρτην Πορτογαλλίας Νο4 ἐκδόσεως 1966).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εύρους τεσσάρων μιλίων, όρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκοῦθων γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 39° 20', 0B — 09° 50', 0A
- (2) 38° 30', 0B — 09° 50', 0A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπὶ ἐκατέρας τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ

Ἡ πρὸς Β' λωρίδα κυκλοφορίας όρίζεται ἀπὸ ζώνη διαχωρισμοῦ, εύρους ἑνὸς μιλίου ἐπὶ τοῦ πρὸς Α' όριου τῆς.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
000° — 180°

Ζώνη ακτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

Η περιοχή μεταξύ τῆς πρὸς τὴν ξηρὰ ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς παρακειμένης ἀκτῆς, χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ακτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

24. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ CAPE - ROCA

(Αναφορά στοὺς ν. χάρτες Πορτογαλλίας Ἀριθ. 4 καὶ 5 ἐκδόσεως 1966 καὶ 1964 ἀντιστοίχως).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εύρους δύο μιλίων, όρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκοῦθων γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 38° 42', 0B — 09° 48', 3Δ
- (2) 38° 47', 0B — 09° 50', 0Δ
- (3) 38° 52', 0B — 09° 50', 0Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εύρους τεσσάρων μιλίων ἐγκαθίσταται ἐπὶ ἐκατέρας πλευρᾶς τᾶς ζώνης διαχωρισμοῦ. Ἡ πρὸς Β. λωρίδα κυκλοφορίας όρίζεται ἀπὸ ζώνη διαχωρισμοῦ εύρους ἑνὸς μιλίου, ἐπὶ τοῦ Α' όριου τῆς.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς ροῆς τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :

- 164° — 344°
- 000° — 180°

Ζώνη ακτοπλοϊκής κυκλοφορίας

Η περιοχή μεταξύ τῆς πρὸς τὴν ξηρὰ ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῶν παρακειμένων ἀκτῶν, χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ακτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

25. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ CAPE ST. VINCENTE

(Αναφορά στὸν ν. χάρτη Πορτογαλλίας Ἀριθ. 13 ἐκδόσεως 1964).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὐρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 36° 49', 0B — 08° 56', 5Δ
- (2) 36° 51', 0B — 09° 02', 7Δ
- (3) 36° 55', 9B — 09° 10', 5Δ
- (4) 37° 00', 0B — 09° 12', 0Δ.

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὐρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 36° 49', 0B — 08° 56', 5Δ
- (2) 36° 51', 0B — 09° 02', 7Δ
- (3) 36° 55', 9B — 09° 10', 5Δ
- (4) 37° 00', 0B — 09° 12', 0Δ

(β) Ὡρὶς κυκλοφορίας εὐρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπὶ ἐκατέρᾳ πλευρᾷ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ. Ἡ πρὸς ΒΔ ὠρὶδα κυκλοφορίας ὁρίζεται ἀπὸ ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους ἐνὸς μιλίου, ἐπὶ τοῦ πρὸς ΒΑ ὁρίου τῆς.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :

292° — 112°
308° — 128°
344° — 164°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Ἡ περιοχή μεταξὺ τῆς πρὸς τὴν ξηρὰ ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς παρακειμένης ἀκτῆς, χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

26. ΕΙΣ ΤΟ BANGO DEL HOTO

Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 142 καὶ Ἰσπανικῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας 105.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 35° 55', 5B — 6° 06', 0Δ
- (2) 35° 55', 5B — 6° 12', 0Δ

(β) Ὡρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Δ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (3) 35° 58', 2B — 6° 06', 0Δ
- (4) 35° 58', 2B — 6° 12', 0Δ

(γ) Χωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Α κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (5) 35° 52', 3B — 6° 06', 0Δ
- (6) 35° 52', 3B — 6° 12', 0Δ

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :

090° — 270°

Γ' ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

1. ΕΙΣ ΤΟ ΣΤΕΝΟ ΤΟΥ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ

Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 142 καὶ Ἰσπανικῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας 105).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας εὐρους ἡμίσεως μιλίου, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 35° 58', 8B — 5° 25', 7Δ
- (2) 35° 56', 0B — 5° 36', 5Δ
- (3) 35° 56', 0B — 5° 45', 0Δ

(β) Ὡρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (4) 36° 01', 0B — 5° 25', 7Δ
- (5) 35° 58', 2B — 5° 36', 5Δ
- (6) 35° 58', 2B — 5° 45', 0Δ

(γ) Ὡρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Α κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (7) 35° 52', 3B — 5° 45', 0Δ
- (8) 35° 53', 6B — 5° 36', 5Δ
- (9) 35° 56', 6B — 5° 25', 7Δ

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :

090° — 270° καὶ
072° — 252°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας

Αἱ περιοχαὶ μεταξὺ τῶν ἐξωτερικῶν ὁρίων συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας καὶ τῶν ἐναντι αὐτοῦ ἀκτῶν χαρακτηρίζονται ὡς Ζώνες ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

2. ΕΞΩΘΙ ΤΩΝ ΝΗΣΙΔΩΝ CANI (ΑΚΤΗ ΤΥΝΗΣΙΑΣ)

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 2122)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 37° 31', 8B — 10° 02', 0Δ
- (2) 37° 31', 8B — 10° 12', 0Δ

Ὡρὶς κυκλοφορίας, εὐρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπὶ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :

090° — 270°

3. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ BON (ΑΚΤΗ ΤΥΝΗΣΙΑΣ)

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 2122)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 37° 13', 2B — 11° 01', 3Δ
- (2) 37° 10', 2B — 11° 11', 5Δ

Ὡρὶς κυκλοφορίας, εὐρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπὶ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :

290° — 110°

4. ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ (Προσέγγισις λιμένος Πειραιῶς)

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 1657 καὶ Ε.Υ.Υ. 140).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὐρους ἐνὸς καὶ ἡμίσεος μιλίου, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 37° 40', 0B — 23° 44', 0Δ
- (2) 37° 50', 0B — 23° 38', 0Δ

(β) Ὡρὶς κυκλοφορίας, εὐρους ἐνὸς μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπὶ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :

335° — 155°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Ἡ περιοχή μεταξὺ τῆς ἀκτῆς καὶ τοῦ ἀνατολικοῦ ὁρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, ὁρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Σημειώσεις :

(ι) Πλοῖα ἐντὸς τῆς περιοχῆς μεταξὺ τῶν βορείων ὁρίων τοῦ συστήματος καὶ τῶν παρακειμένων ἀκτῶν τῆς ἡπειρωτικῆς γῆς καὶ τῆς νήσου Σαλαμῖνος, δεόν ὅπως πλέουν μετὰ προσοχῆς, δοθέντος ὅτι ἐνδέχεται ν' ἀντιμετωπίσουν πυκνὴ κυκλοφορία, ἰδίως μικρῶν πλοίων, ἀλιευτικῶν λέμβων καὶ σκαφῶν ἀναψυχῆς ἀπὸ πᾶσα κατεύθυνσιν.

(υ) Μεγάλα πλοία, κατευθυνόμενα προς τὸν Πειραιά καὶ τὸ Στενὸ τῆς Σαλαμίνος, δέον ὕψως ἐλαττώνουν τὴ ταχύτητά των εἰς τὴν ἐλαχίστην ἐπιτρέπουσα διακινβέρνησιν πρὶν ἢ εἰσέλθουν εἰς τὴν ἀντίστοιχο λωρίδα τοῦ συστήματος.

5. Εἰς τὰς νοτίους προσεγγίσεις τοῦ Κερτς

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Σοβιετικῆς Ἐνώσεως 514)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὀρίζεται ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 44° 49', 7B — 36° 29', 0A

(2) 45° 02', 3B — 36° 30', 0A

(3) 44° 49', 7B — 36° 31', 0A

(β) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(2) 45° 02', 3B — 36° 30', 0A

(4) 45° 06', 8B — 36° 30', 0A

(γ) Ἀωρίς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸς Β. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ γραμμῆς καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(5) 44° 49', 7B — 36° 33', 2A

(6) 45° 06', 8B — 36° 30', 3A

(δ) Ἀωρίς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸς Ν. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(7) 45° 06', 8B — 36° 29', 7A

(8) 44° 49', 7B — 36° 26', 8A

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
355° καὶ 185°

Δ. Ἰνδικὸς ὠκεανὸς καὶ παρακείμενα ὕδατα

1. Εἰς τὸ στενὸ τοῦ Bab el Mandeb

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 1925)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὐρους ἑνὸς μιλίου, ὀρίζεται ὑπὸ γραμμῆς ἐνούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 12° 55', 6B — 43° 12', 4A

(2) 12° 36', 9B — 43° 20', 2A

(3) 12° 32', 6B — 43° 27', 6A

(4) 12° 33', 5B — 43° 28', 2A

(5) 12° 37', 5B — 43° 21', 0A

(6) 12° 55', 9B — 43° 13', 7A

(β) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἐνούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(7) 12° 55', 1B — 43° 11', 2A

(8) 12° 35', 9B — 43° 19', 0A

(9) 12° 31', 3B — 43° 26', 9A

(γ) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἐνούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(10) 12° 56', 5B — 43° 15', 0A

(11) 12° 38', 8B — 21° 21', 9A

(12) 12° 34', 8B — 43° 28', 8A

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
159° — 339° καὶ
120° — 300°

Σημειώσεις :

Εἰς τὸν διαυλὸν μεταξὺ τῆς νήσου PERIM καὶ τῆς ἡπειρωτικῆς ἀκτῆς ἢ ἀκτοπλοικῆς κυκλοφορία δύναται νὰ διεξαχθεῖ ἐξ ἀμφοτέρων τῶν διευθύνσεων.

2. Εἰς τὸν κόλπον τοῦ Σουέζ

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 757, 2373, 2374 καὶ 2375).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὀριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 29° 45', 00B — 32° 31', 70A

(2) 29° 35', 60B — 32° 31', 70A

(3) 28° 29', 70B — 33° 04', 90A

(3) δις 28° 19', 00B — 33° 11', 80A

(4) 28° 10', 45B — 33° 17', 90A

(5) 27° 52', 60B — 33° 40', 60A

(6) 28° 11', 25B — 33° 19', 30A

(7) 28° 30', 00B — 33° 05', 45A

(8) 29° 35', 60B — 32° 32', 35A

(9) 29° 45', 00B — 32° 32', 35A

(β) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(10) 27° 52', 60B — 33° 40', 60A

(11) 27° 36', 85B — 33° 55', 55A

(γ) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὀριζομένης ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(12) 27° 36', 85B — 33° 55', 55A

(13) 27° 30', 00B — 34° 05', 80A

(14) 27° 30', 00B — 34° 08', 00A

(δ) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ ζώνης γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(15) 29° 45', 00B — 32° 30', 00A

(16) 29° 35', 30B — 32° 30', 00A

(17) 28° 28', 00B — 33° 04', 00A

(18) 28° 09', 95B — 33° 17', 00A

(19) 27° 48', 40B — 33° 43', 30A

(20) 27° 36', 30B — 33° 54', 80A

(21) 27° 30', 00B — 34° 03', 60A

(ε) Ἀωρίς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸς Β. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ ζώνης γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(22) 29° 45', 00B — 32° 34', 10A

(23) 29° 35', 70B — 32° 34', 10A

(24) 28° 31', 20B — 33° 06', 75A

(25) 28° 11', 80B — 33° 20', 30A

(26) 27° 57', 40B — 33° 37', 20A

(27) 27° 37', 45B — 33° 56', 20A

(28) 27° 30', 00B — 34° 11', 00A

3. Εἰς τὸ στενὸν τοῦ Hormouz

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 3956 ἐκδόσεως 1981)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὀριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 26° 34', 6B — 56° 21', 2A

(2) 26° 36', 3B — 56° 28', 1A

(3) 26° 36', 3B — 56° 34', 9A

(4) 26° 29', 5B — 56° 39', 5A

(5) 26° 28', 5B — 56° 37', 6A

(6) 26° 34', 5B — 56° 33', 6A

(7) 26° 31', 9B — 56° 22', 4A

(8) 26° 31', 9B — 56° 22', 4A

(β) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(9) 26° 30', 1B — 56° 23', 3A

(10) 26° 32', 4B — 56° 28', 9A

(11) 26° 32', 4B — 56° 32', 9A

(12) 26° 27', 5B — 56° 35', 7A

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(13) 26° 30', 6B — 56° 41', 4A

(14) 26° 38', 4B — 56° 36', 2A

(15) 26° 38', 4B — 56° 27', 6A

(16) 26° 36', 6B — 56° 20', 2A

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :

056° — 255°

090° — 270°

149° — 329°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας :

Ἡ περιοχή μεταξύ τοῦ MUSAMAN PENINCULA COAST καὶ τοῦ πρὸς ξηρὰν ὀρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

4. ΣΤΟ TUNB - FARUR

(Ἀναφορά εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 2837)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Ὁ διαχωρισμὸς τῆς κυκλοφορίας εἰς τὴν περιοχὴν αὕτη, ἐπιτελεῖται διὰ τῆς ἐγκαταστάσεως λωρίδων διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς μιᾶς γραμμῆς ἐνούσης τ' ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 26° 22', 7B — 55° 30', 0A

(2) 26° 18', 7B — 55° 07', 7A

(3) 26° 23', 0B — 54° 30', 0A

καὶ τῆς γραμμῆς τῆς ἐνούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(4) 26° 20', 6B — 55° 30', 0A

(5) 26° 16', 6B — 55° 08', 0A

(6) 26° 21', 0B — 54° 30', 0A

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
258° καὶ 278°

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Α κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς μιᾶς γραμμῆς ἐνούσης τ' ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(7) 26° 13', 0B — 54° 30', 0A

(8) 26° 08', 0B — 55° 17', 5A

(9) 26° 11', 8B — 55° 30', 0A

καὶ τῆς γραμμῆς τῆς ἐνούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(10) 26° 10', 0B — 54° 30', 0A

(11) 26° 05', 0B — 55° 17', 5A

(12) 26° 08', 8B — 55° 30', 0A

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
098° καὶ 078°

Σημειώσεις :

Ἡ πρὸς τὰ Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἡ ὁποία ἔχει διέλθει τὰς νήσους QUOIN θὰ προχωρεῖ κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ φυλάττῃ τὰς νήσους JAZ - TUNB καὶ JAZ - FARUR εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν.

Ἡ πρὸς Α κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας θὰ πρέπει νὰ προωθεῖται κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε νὰ φυλάττῃ τὸ JAZ - FARUR καὶ τὸ JAZ - TUNB εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν προκειμένου νὰ εἰσέλθῃ στὴν κατάλληλη λωρίδα κυκλοφορίας τοῦ συστήματος στὸ Στενὸ τοῦ HORMUZ.

5. Εἰς τὰς Προσεγγίσεις εἰς τὴν RAS - TANURA καὶ JU AYMAH

(Ἀναφορά εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 3788 καὶ Υ.Υ.Ν. Ὠκεανογραφίας Ὑπηρεσιῶν Η.Π.Α. 62415)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

ΜΕΡΟΣ I

Προσεγγίσεις εἰς RAS - TANURA

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὀρίζεται ὑπὸ γραμμῆς ἐνούσης τ' ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 27° 06' 50''B — 50° 42' 00''A

(2) 27° 06' 06''B — 50° 23' 18''A

(3) 26° 58' 00''B — 50° 14' 00''A

(4) 26° 57' 30''B — 50° 14' 36''A

(5) 27° 05' 16''B — 50° 23' 30''A

(6) 27° 06' 08''B — 50° 42' 05''A

(β) Γράμμη διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(7) 26° 57' 45''B — 50° 14' 12''A

(8) 26° 56' 12''B — 50° 12' 36''A

(γ) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὀρίζεται ὑπὸ γραμμῆς ἐνούσης τ' ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(9) 26° 56' 28''B — 50° 12' 18''A

(10) 26° 56' 00''B — 50° 11' 51''A

(11) 26° 49' 18''B — 50° 10' 26''B

(12) 26° 51' 09''B — 50° 11' 17''B

(13) 26° 55' 33''B — 50° 12' 23''A

(14) 26° 55' 56''B — 50° 12' 52''A

(δ) Γράμμη διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(15) 26° 49' 18''B — 50° 10' 26''A

(16) 26° 48' 19''B — 50° 10' 15''A

(17) 26° 45' 12''B — 50° 11' 09''B

(18) 26° 44' 26''B — 50° 11' 28''A

(19) 28° 43' 00''B — 50° 11' 53''A

(20) 26° 41' 56''B — 50° 12' 14''A

(21) 26° 41' 01''B — 50° 12' 08''A

(22) 26° 40' 52''B — 50° 12' 06''A

(ε) Λωρίς κυκλοφορίας, διὰ τὴν πρὸς τὴν RAS - TANURA κατεύθυνσιν ἐγκαθίσταται μεταξύ τῶν ζωνῶν διαχωρισμοῦ γραμμῶν καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(23) 27° 07' 16''B — 50° 42' 00''A

(24) 27° 06' 28''B — 50° 23' 00''A

(25) 26° 56' 21''B — 50° 11' 29''A

(26) 26° 49' 32''B — 50° 09' 50''A

(27) 26° 48' 02''B — 50° 09' 52''A

(28) 26° 42' 02''B — 50° 11' 42''A

(29) 26° 40' 52''B — 50° 11' 44''A

(στ) Λωρίς κυκλοφορίας, διὰ τὴν ἀπὸ RAS - TANURA ἀναχώρησιν, ἐγκαθίσταται μεταξύ τῶν ζωνῶν γραμμῶν διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(30) 26° 40' 52''B — 50° 12' 16''A

(31) 26° 41' 00''B — 50° 12' 18''A

(32) 26° 41' 37''B — 50° 12' 22''A

(33) 26° 42' 25''B — 50° 12' 22''A

(34) 26° 43' 07''B — 50° 12' 07''B

(35) 26° 44' 17''B — 50° 11' 42''A

(36) 26° 47' 23''B — 50° 10' 57''A

(37) 26° 48' 16''B — 50° 10' 42''A

(38) 26° 50' 54''B — 50° 11' 36''A

(39) 26° 55' 07''B — 50° 13' 02''A

(40) 26° 55' 32''B — 50° 13' 08''B

(41) 27° 04' 51''B — 50° 42' 06''A

(42) 27° 05' 34''B — 50° 42' 06''A

ΜΕΡΟΣ II

Προσεγγίσεις εἰς τὴν JU AYMAH

(ζ) Λωρίς κυκλοφορίας, εὗρους δύο μιλίων, διὰ τὴν πρὸς τὴν JU AYMAH κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(43) 26° 57' 36''B — 50° 12' 48''A

(44) 26° 59' 00''B — 50° 11' 18''A

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ

Ἀναχώρησις ἀπὸ τὴν JU AYMAH

(η) Ἀωρίς κυκλοφορίας, εὐρους δύο μιλίων, διὰ τὴν κατευθύνσιν ἀναχωρήσεως τῆς κυκλοφορίας ἀπὸ τὴν JU AYMAH, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(45) 27° 01' 24''B — 50° 09' 12''A

(46) 27° 11' 30''B — 50° 11' 45''A

6. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ RAS AL HADD

(Ἀναφορά εἰς ν. χάρτην Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 2851 ἔκδοσις 1952 διορθωθεῖσα τὸ 1979).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους τριῶν μιλίων, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 22° 37', 0B — 59° 56', 8A

(2) 22° 31', 2B — 60° 02', 2A

(3) 22° 23', 8A — 60° 02', 3A

(β) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας εὐρους 2 μιλίων ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα σημεία :

(4) 22° 34', 7B — 59° 53', 9A

(5) 22° 29', 9B — 59° 58', 5A

(6) 22° 23', 8B — 59° 58', 5A

(γ) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὰ πρὸς Β κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας εὐρους τεσσάρων μιλίων ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα σημεία γεωγραφικά :

(7) 22° 23', 8B — 60° 08', 2A

(8) 22° 33', 3B — 60° 08', 2A

(9) 22° 40', 7B — 60° 01', 2A

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
139° — 319 καὶ
180° — 360°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κατευθύνσεως

Ἡ περιοχή μεταξὺ τῆς ξηρᾶς καὶ τῆς πρὸς τὴν ξηρὰ ζώνης διαχωρισμοῦ χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

7. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ DONDRA HEAD SRI LANKA

(Ἀναφορά εἰς ν. χάρτην Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 3265)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὐρους δύο μιλίων, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 05° 51, 30'B — 80° 34, 50'A

(2) 05° 51, 00'B — 80° 35, 66'A

(3) 05° 51, 30'B — 80° 38, 66'A

(β) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὐρους τριῶν μιλίων, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(4) 05° 45, 70'B — 80° 32, 50'A

(5) 05° 45, 50'B — 80° 35, 66'A

(6) 05° 45, 70'B — 80° 38, 66'A

(γ) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὰ πρὸς Δ κατευθυνόμενα πλοῖα, εὐρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῶν ζωνῶν διαχωρισμοῦ αἱ ὁποῖαι περιγράφονται στὴν παράγραφο (α) καὶ (β) ἀνωτέρω.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
265° καὶ 275°

(δ) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὰ πρὸς Α κατεύθυνσιν πλοῖα, εὐρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται πρὸς τὴν πλευρὰ τῆς θαλάσσης καὶ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ ἡ ὁποία περιγράφεται εἰς τὴν παράγραφον (β) ἀνωτέρω.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
095° καὶ 085°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Ἡ περιοχή μεταξὺ DONDRA HEAD καὶ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰν τοῦ ὀρίου συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Ε' ΝΟΤΙΟ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΣΙΑ

1. ΚΑΝΟΝΕΣ ΔΙΑ ΠΛΟΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΥΝΤΑ ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΣΤΕΝΟΥ ΜΑΛΑΚΑ ΚΑΙ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ

I. Ὅρισμοι

Διὰ τὴν ἐπίτευξιν τοῦ σκοποῦ τῶν κανόνων αὐτῶν ἐφαρμόζονται οἱ κάτωθι κανονισμοί :

1. Πλοῖο βυθίσματος 15 μέτρων καὶ ἄνω θὰ θεωρεῖται ὡς πλοῖο «μεγάλου βυθίσματος» (Deep Draught Vessel).

2. Δεξαμενόπλοιο 150.000 τόννων καὶ ἄνω θὰ θεωρεῖται πολὺ μεγάλο μήκους πλοῖο μεταφορᾶς (Very large crude Carrier) (VICC).

Σημειώσεις :

Οἱ ἀνωτέρω ὁρισμοὶ δὲν δεσμεύουν τὸν ὁρισμὸν τοῦ ἐμποδιζομένου ἀπὸ τὸ βύθισμα τοῦ πλοίου (Vessel constrained by her draught) περιγραφομένου εἰς τὸν Κανόνα 3 τοῦ Διεθνoῦς Κανονισμοῦ πρὸς ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν θαλάσῃ τοῦ 1972.

II. Γενικαὶ Διατάξεις :

1. Πλοῖα μεγάλου βυθίσματος καὶ πλοῖα πολὺ μεγάλου μήκους θὰ ἐπιτρέπεται ἐφ' ὅσον ὑφίστανται τουλάχιστον 3,5 μέτρα κάτωθεν τῆς τρόπιδος των (Under - Keel Clearance UKC) νὰ διέρχωνται οἰανδήποτε χρονικὴν στιγμὴν ὅλην τὴν διάβασιν διὰ μέσου τῶν στενῶν τοῦ Μαλάκα καὶ τῆς Σιγκαπούρης καὶ θὰ λαμβάνουν ἐπίσης ὅλας τὰς ἀναγκαῖας προφυλάξεις εἰδικώτερα ὅταν πλέουν διὰ μέσου τῶν Συστημάτων Διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας.

2. Οἱ Πλοίαρχοι τοῦ μεγάλου βυθίσματος πλοίων καὶ τῶν τοιούτων μεγάλου μήκους μεταφορᾶς πετρελαιοειδῶν θὰ ἔχουν ἐξαιρετικὰ ἐντεταμένη τὴν προσοχή των εἰς ἐμπόδια καὶ ἐν γένει κινδύνους ὅταν ἀποφασίσουν νὰ διέλθουν διὰ μέσου τῶν Στενῶν.

3. Ὅλα τὰ μεγάλου βυθίσματος καὶ τὰ μεγάλου μήκους μεταφορᾶς πετρελαιοειδῶν πλοῖα πλέοντα ἐντὸς τῶν Συστημάτων Διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας συνιστάται νὰ χρησιμοποιοῦν τὴν ὑπηρεσίαν τῆς πλοηγῆσεως τῶ ἀντιστοίχων χωρῶν ἐφ' ὅσον διατίθενται.

Κανόνες :

Κανὼν 1.

(α) Πλοῖα μεγάλου βυθίσματος θὰ χρησιμοποιοῦν τὴν χαρακτηριζόμενη ὁδὸ Μεγάλων Βαθῶν (D.W.R.) μεταξὺ τῶν θέσεων 01° 09' 57''B — 103° 40' 17''A καὶ 01° 02' 58''B 103° 39' 06''A.

Τὰ ἄλλα πλοῖα θὰ πρέπει ὅσο εἶναι δυνατόν ν' ἀποφεύγουν τὴν ὁδὸ τῶν Μεγάλων Βαθῶν.

(β) Πλοῖα μεγάλου βυθίσματος παρακαλοῦνται συμβουλευτικῶς νὰ χρησιμοποιοῦν τὴν ὁδὸ Μεγάλων Βαθῶν μεταξὺ τοῦ BUFFALO ROOK καὶ τοῦ BATU BERHANTI.

Κανὼν 2.

Πλοῖα μεγάλου βυθίσματος ναυσιπλοοῦντα εἰς τὴν ὁδὸ Μεγάλων Βαθῶν θ' ἀποφεύγουν ὅσο εἶναι δυνατόν τὸ προσπέρασμα (OVER TAKING) καὶ θὰ τηροῦν τὰς λογικὰς ἀποστάσεις δι' εὐχέρειαν χειρισμῶν.

Κανὼν 3.

Ὅλα τὰ πλοῖα πλέοντα ἐντὸς τοῦ Συστήματος Διαχωρισμοῦ τῆς Κυκλοφορίας θὰ πλέουν εἰς τὴν κατάλληλον λωρίδαν κυκλοφορίας, πρὸς τὴν γενικὴν κατεύθυνσιν τῆς ροῆς αὐτῆς καὶ θὰ διατηροῦν σταθερὴν πλεύσιν ὡς συνιστάται εἰς τοὺς Κανονισμοὺς Ἀσφαλείας τῆς Ναυσιπλοίας.

Κανών 4.

Εἰς τὴν περίπτωσιν ἐπείγουσας ἀνάγκης ἀτυχήματος ἐνὸς πλοίου εἰς τὴν λωρίδα κυκλοφορίας θὰ ἐγκαταλείψῃ ὅσον εἶναι δυνατόν καὶ ἀσφαλὲς τὴν ἀνωτέρω λωρίδα μετατιθέμενον εἰς τὴν δεξιὰν πλευράν.

Κανών 5 :

Πλοῖα πλέοντα πρὸς Δ., ὅταν προσεγγίζουν εἰς τὸ RAF-FLES LIGHT HOUSE τοῦ στενοῦ τῆς Σιγκαπούρης θὰ πλέουν μὲ κάθε δυνατὴ προφύλαξιν, λαμβάνοντας ὑπ' ὄψιν τὰς τοπικὰς ἐγκατεστημένας καὶ καθιερωμένας σημάσεις καὶ θὰ δίδουν προτεραιότητα τῇ πλοῖα μεγάλου βυθίσματος προσεγγίζοντα στὸ SINGLE BUOY MOORING (σὲ περίπτωσιν στίγμα 1° 11' 22" Β καὶ 103° 47' 30" Α ἀπὸ τὸ PHILLIP CHANNEL).

Κανών 6.

Πλοῖα πολὺ μεγάλου μήκους μεταφορᾶς πετρελαιοειδῶν καὶ πλοῖα μεγάλου βυθίσματος παρακλινοῦνται συμβουλευτικῶς νὰ πλέουν μὲ ταχύτητα μέχρι 12 κόμβους.

Κανών 7.

"Απαντα τὰ πλοῖα ποὺ πλέουν στὸ Σύστημα Διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας θὰ διατηροῦν ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν μίαν συνεχῆ ἀσφαλὴ ταχύτητα δι' ἀσφαλὴ ναυσιπλοΐαν, θὰ πλέουν μὲ προφύλαξιν καὶ θὰ διατηροῦν τὸν ὑπέρτατο βαθμὸ ἐτοιμότητος διὰ τυχόν ἐλιγμούς.

Κανών 8.

Πλοῖα πολὺ μεγάλου μήκους μεταφορᾶς πετρελαιοειδῶν καὶ πλοῖα μεγάλου βυθίσματος πλέοντα στὰ στενὰ τοῦ Μαλάκκα καὶ τῆς Σιγκαπούρης παρακλινοῦνται νὰ συμμετέχουν στὸ ὑφιστάμενο ἐθελοντικὸ σύστημα ἀναφορᾶς τῶν πλοίων.

ὑπὸ τὸ σύστημα τοῦτο, τὰ ἀνωτέρω πλοῖα θὰ ἀναγγέλουν 8 ὥρες πρὸ τῆς εἰσόδου τῶν εἰς τὰ Στενὰ καὶ εἰς τὰ Συστήματα Διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας Κυκλοφορίας τῶν Στενῶν τὸ ὄνομά τους, τὸ νεκρὸ βάθος, τὸ βύθισμα, ταχύτητα καὶ τὰς ὥρας διαβάσεις τοῦ ONE FATHOM BANK LIGHT-HOUSE Baffles Lighthouse and Horsburgh Lighthouse. Τὰ δυσκόλως χειρίζοντα καὶ δυσκίνητα ρυμουλκά, θὰ πρέπει νὰ δίδουν τὸν τόπο, τὸ μήκος καὶ τὴν ταχύτητά τους, καθὼς καὶ τίς ὥρες ποὺ θὰ διέρχονται ἀπὸ τὰς ἀνωτέρω ἀναφερομένας περιοχάς.

Κανών 9.

"Απαντα τὰ πλοῖα ποὺ πλέουν εἰς τὰ Στενὰ τοῦ Μαλάκκα καὶ τῆς Σιγκαπούρης ἀπαιτεῖται ν' ἀναφέρουν διοηλεγραφικῶς στὴν πλησιέστερα Ἀρχὴ τῆς ξηρᾶς τυχόν ζημία ἢ κακὴ λειτουργία τῶν βοηθημάτων τῆς ναυσιπλοΐας εἰς τὰ Στενὰ, ἢ ἐκτὸς τῶν Στενῶν.

Κανών 10.

Κράτη τῶν ὁποίων τὴν σημαίαν φέρουν τὰ πλοῖα, Πλοιοκτῆται καὶ χειρισταὶ ὀφείλουν νὰ ἔχουν ἐφωδιασμένα τὰ πλοῖα τοὺς σύφωνα μὲ τὰς καταλλήλους διεθνεῖς συμβάσεις καὶ συστάσεις.

III. Προειδοποιήσεις :

Προειδοποιεῖται οἱ ναυτιλλόμενοι ὅτι ἡ τοπικὴ κυκλοφορία ἢ ὁποία δυνατόν νὰ μὴ εἶναι ἐνήμερη ἐπὶ τῶν διεθνῶς συμπεφωνημένων κανονισμῶν μπορεῖ νὰ συσπαντᾶται ἐντὸς καὶ πλησίον τῶν συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας καὶ θὰ πρέπει νὰ ληφθεῖ πᾶσα προφύλαξιν ἢ ὁποία μπορεῖ νὰ ἀπαιτηθεῖ ἀπὸ τὴν κοινὴ πρακτικὴ τῶν ναυτιλομένων ἢ ἀπὸ τίς ἐιδικὰς συνθήκας περιστάσεως.

2. Εἰς τὸ ONE FATHOM BANK

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Ἰαπωνίας 622B)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὀριζομένη ὑπὸ γραμμῆς ἢ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (1) 03° 00', 7B — 100° 47', 4A
- (2) 02° 53', 7B — 100° 55', 8A
- (3) 02° 49', 5B — 100° 59', 5A
- (4) 02° 47', 1B — 101° 04', 0A
- (5) 02° 46', 7B — 101° 03', 7A
- (6) 02° 49', 0B — 100° 59', 5A
- (7) 02° 53', 4B — 100° 55', 4A
- (8) 03° 00', 3B — 100° 47', 1A

(β) Ἀπὸ τῆς κυκλοφορίας διὰ τὴν Β.Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μετὰξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἢ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (9) 03° 02', 7B — 100° 48', 8A
- (10) 02° 52', 5B — 101° 00', 0A
- (11) 02° 49', 4B — 101° 05', 4A

(γ) Ἀπὸ τῆς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸς Ν.Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μετὰξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἢ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (12) 02° 54', 4B — 100° 43', 1A
- (13) 02° 44', 4B — 101° 02', 2A

3. Εἰς τὸ Στενὸ τῆς Σιγκαπούρης

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτης Ἰαπωνίας 622 A, 750A καὶ 750B).

Περιγραφή συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὀριζομένη ὑπὸ γραμμῆς ἢ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (1) 01° 23' 12" Β — 103° 12' 24" Α
- (2) 01° 13' 12" Β — 103° 23' 24" Α
- (3) 01° 07' 48" Β — 103° 31' 42" Α
- (4) 01° 03' 36" Β — 103° 38' 57" Α
- (5) 01° 05' 54" Β — 103° 43' 23" Α
- (6) 01° 08' 36" Β — 103° 45' 26" Α
- (7) 01° 07' 30" Β — 103° 43' 43" Α
- (8) 01° 10' 21" Β — 103° 39' 51" Α
- (9) 01° 10' 21" Β — 103° 33' 48" Α
- (10) 01° 13' 48" Β — 103° 24' 00" Α
- (11) 01° 24' 12" Β — 103° 13' 36" Α

(β) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ, ἢ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (12) 01° 08' 36" Β — 103° 45' 26" Α
- (13) 01° 10' 17" Β — 103° 48' 06" Α
- (14) 01° 11' 42" Β — 103° 51' 31" Α
- (15) 01° 13' 21" Β — 103° 55' 00" Α
- (16) 01° 14' 53" Β — 103° 59' 00" Α

(γ) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὀριζομένη ὑπὸ γραμμῆς ἢ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (17) 01° 14' 53" Β — 103° 59' 00" Α
- (18) 01° 15' 40" Β — 104° 03' 24" Α
- (19) 01° 15' 25" Β — 104° 03' 27" Α

(δ) Ἀπὸ τῆς κυκλοφορίας γιὰ τῆς πρὸς Δυτικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μετὰξὺ τῶν ζωνῶν - γραμμῶν διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἢ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (20) 01° 25' 30" Β — 103° 15' 00" Α
- (21) 01° 15' 12" Β — 103° 25' 18" Α
- (22) 01° 14' 13" Β — 103° 30' 00" Α
- (23) 01° 11' 30" Β — 103° 40' 33" Α
- (24) 01° 08' 39" Β — 103° 44' 24" Α
- (25) 01° 10' 27" Β — 103° 47' 30" Α
- (26) 01° 11' 57" Β — 103° 51' 12" Α
- (27) 01° 14' 00" Β — 103° 55' 00" Α
- (28) 01° 16' 01" Β — 104° 00' 00" Α
- (29) 01° 16' 36" Β — 104° 03' 19" Α

(ε) Ἀπὸ τῆς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸς Ἀνατολικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μετὰξὺ τῶν ζωνῶν -

γραμμής διαχωρισμού και μίας γραμμής ή όποια συνδέει τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (30) 01° 22' 00''B — 103° 11' 06''A
- (31) 01° 11' 33''B — 103° 22' 48''A
- (32) 01° 01' 36''B — 103° 39' 39''A
- (33) 01° 05' 00''B — 103° 43' 40''A
- (34) 01° 07' 48''B — 103° 46' 15''A
- (35) 01° 09' 28''B — 103° 48' 42''A
- (36) 01° 11' 27''B — 103° 52' 51''A
- (37) 01° 13' 30''B — 103° 57' 40''A
- (38) 01° 14' 03''B — 104° 03' 35''A

(στ) Θαλασσία οδός μεγάλου βάθους ἐγκαθίσταται ἐντὸς τῆς πρὸς Ἀνατολικά λωρίδος, ὡς περιγράφεται στὴν παράγραφο (ε).

Ἡ ἀνωτέρω θαλασσία οδός μεγάλου βάθους ὁρίζεται ὑπὸ γραμμής ή όποία συνδέει τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (1) 01° 03' 36''B — 103° 38' 57''A
- (2) 01° 05' 54''B — 103° 43' 23''A
- (3) 01° 08' 36''B — 103° 45' 26''A
- (4) 01° 10' 17''B — 103° 48' 06''A
- (5) 01° 09' 57''B — 103° 48' 17''A
- (6) 01° 08' 54''B — 103° 46' 49''A
- (7) 01° 02' 58''B — 103° 42' 52''A
- (8) 01° 02' 58''B — 103° 39' 06''A

Σημείωσις :

Υπομινύσκειται ἐκ τῶν ἀναφερθεισῶν προηγουμένως Κανόνων ὁ Κανὼν 1 διὰ τὰ πλοία τὰ ναυσιπλοῦντα διὰ μέσου τῶν στενῶν τοῦ Μαλάκκα καὶ τῆς Σιγκαπούρης.

(ζ) Θαλασσία οδός μεγάλου βάθους ἐγκαθίσταται ἐντὸς τῆς πρὸς τὰ Ἀνατολικά λωρίδος κυκλοφορίας, ὡς περιγράφεται εἰς τὴν παράγραφον (ε).

Ἡ ἀνωτέρω θαλασσία οδός ὁρίζεται ὑπὸ γραμμής ή όποία συνδέει τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (1) 01° 10' 17''B — 103° 48' 06''A
- (2) 01° 11' 42''B — 103° 51' 31''A
- (3) 01° 12' 04''B — 103° 52' 15''A
- (4) 01° 11' 48''B — 103° 52' 38''A
- (5) 01° 09' 57''B — 103° 48' 17''A

4. ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ HORSBURG LIGHT

(Ἀναφορά εἰς ν. χάρτην Ἰαπωνίας 749)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁριζομένη ὑπὸ γραμμής ή όποία συνδέει τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (1) 01° 17' 19''B — 104° 15' 00''A
- (2) 01° 18' 00''B — 104° 19' 42''A
- (3) 01° 24' 33''B — 104° 27' 03''A
- (4) 01° 24' 18''B — 104° 27' 15''A
- (5) 01° 17' 48''B — 104° 19' 51''A
- (6) 01° 17' 06''B — 104° 15' 00''A

(β) Ἀπὸς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. Δυτικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μίας γραμμής ή όποία συνδέει τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (7) 01° 25' 24''B — 104° 26' 19''A
- (8) 01° 19' 24''B — 104° 19' 30''A
- (9) 01° 18' 38''B — 104° 15' 00''A

(γ) Ἀπὸς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸς Β. Ἀνατολικά κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μίας γραμμής ή όποία συνδέει τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (10) 01° 15' 24''B — 104° 15' 00''A
- (11) 01° 16' 18''B — 104° 19' 51''A
- (12) 01° 23' 24''B — 104° 27' 57''A

ΣΤ' ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

1. NOTIΩΣ ΤΟΥ WILSON PROMONTORY ΕΙΣ ΣΤΕΝΟΝ BASS

(Ἀναφορά εἰς ν. χάρτας, Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 1695A καὶ Αὐστραλίας AUS 801).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὁριζομένη ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἐνοῦσῶν τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (1) 39° 11', 0N — 146° 45', 0A
- (2) 39° 15', 0N — 146° 33', 0A
- (3) 39° 15', 0N — 146° 15', 0A
- (4) 39° 12', 0N — 146° 25', 0A

(β) Ἀπὸς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δυτικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μίας γραμμής διαχωρισμοῦ συνδεούσης τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (5) 39° 02', 0N — 146° 45', 0A
- (6) 39° 09', 0N — 146° 26', 0A
- (7) 39° 10', 8N — 146° 19', 2A
- (8) 39° 10', 8N — 146° 15', 0A

(γ) Ἀπὸς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ἀνατολικά κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς ὁριζομένης ὑπὸ τῆς εὐθείας γραμμῆς τῆς ἐνούσης τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (9) 39° 19', 0N — 146° 15', 0A
- (10) 39° 19', 0N — 146° 45', 0A

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
090° — 270° καὶ
067° — 250°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας

Ἡ περιοχή μεταξὺ τοῦ WILSON PROMONTORY καὶ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰν ὀρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας, χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Ζ'. ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΚΤΗ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

1. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ SAN FRANCISCO

(Ἀναφορά εἰς ν. χάρτην Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 229)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἔξωθι τοῦ SAN FRANCISCO ἀποτελεῖται ἀπὸ τρία Μέρη :

ΜΕΡΟΣ I

Βορεία προσέγγισις.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁριζομένη ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἐνοῦσῶν τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (1) 37° 48', 6B — 122° 47', 5Δ
- (2) 37° 55', 7B — 123° 04', 6Δ
- (3) 37° 55', 7B — 123° 04', 6Δ
- (4) 37° 47', 8B — 122° 48', 2Δ

(β) Ἀπὸς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β. Δυτικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (5) 37° 49', 4B — 122° 46', 6Δ
- (6) 37° 58', 5B — 123° 02', 3Δ

(γ) Ἀπὸς διαχωρισμοῦ διὰ τὴν πρὸς Ν. Δυτικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (7) 37° 54', 3B — 123° 05', 7Δ
- (8) 37° 46', 8B — 122° 48', 7Δ

ΜΕΡΟΣ II

Νοτιά προσέγγισις

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁριζομένη ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἐνοῦσῶν τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (9) 37° 39', 1B — 122° 40', 3Δ
 (10) 37° 27', 0B — 122° 36', 9Δ
 (11) 37° 27', 0B — 122° 34', 8Δ
 (12) 37° 39', 3B — 122° 39', 1Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Βορρᾶν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (13) 37° 27', 0B — 122° 32', 6Δ
 (14) 37° 39', 7B — 122° 37', 9Δ

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Νότον κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (15) 37° 39', 0B — 122° 41', 6Δ
 (16) 37° 27', 0B — 122° 39', 0Δ

ΜΕΡΟΣ III

Κυρία προσέγγις

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὀριζομένη ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἐνοῦσῶν τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (17) 37° 41', 9B — 122° 48', 0Δ
 (18) 37° 38', 1B — 122° 58', 1Δ
 (19) 37° 36', 5B — 122° 57', 3Δ
 (20) 37° 41', 1B — 122° 47', 2Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. Δυτικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῶν εὐθειῶν γραμμῶν τῶν ἐνοῦσῶν τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (21) 37° 42', 8B — 122° 48', 5Δ
 (22) 37° 39', 6B — 122° 58', 8Δ

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β. Ἀνατολικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς εὐθείας τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (23) 37° 35', 0B — 122° 56', 5Δ
 (24) 37° 40', 4B — 122° 46', 3Δ

Σημειώσεις :

Κυκλικὴ ζώνη διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας.

Μία κυκλικὴ ζώνη διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας ἀκτῖνος ἐνὸς καὶ ἡμίσεως μιλίου ὀρίζεται ἀπὸ τοῦ γεωγραφικοῦ σημείου 37° 45', 0B — 122° 41', 5Δ.

Περιοχὴ προφυλάξεως

Μία περιοχὴ προφυλάξεως ἀκτῖνος ἑξὶ μιλίων ὀρίζεται ἀπὸ τοῦ γεωγραφικοῦ σημείου 37° 45', 0B — 122° 41', 5Δ.

2. ΕΙΣ ΤΟ ΚΑΝΑΛΙ SANTA BARBARA

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας, Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 899 καὶ ΗΠΑ 5101 5202).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὐρους δύο μιλίων ὀρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 34° 20', 1B — 120° 30', 4Δ
 (2) 34° 04', 6B — 119° 19', 6Δ
 (3) 33° 44', 1B — 118° 36', 3Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας εὐρους ἐνὸς μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
 105° — 285° καὶ
 120° — 300°

Σημειώσεις :

Ὁ πλοῦς εἰς PORT HUENEME ἐκτείνεται ἕως ὅτου συναντήσῃ τὸ ἀνατολικὸν ἄκρον τῆς πρὸς βορρᾶν λωρίδος.

3. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ LOS ANGELES - LONG BEACH

(Συνέχεια συστήματος τοῦ διαύλου SANTA BARBARA)

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας ΗΠΑ 5101, 5142, 5147 καὶ 5148)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας.

Τὸ Σύστημα διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας εἰς τὰς προσεγγίσεις τοῦ LOS ANGELES - LONG BEACH ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο μέρη :

ΜΕΡΟΣ I.

Δυτικὴ προσέγγις

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους δύο μιλίων, ὀρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 33° 39', 7B — 118° 17', 6Δ
 (2) 33° 39', 7B — 118° 27', 3Δ
 (3) 33° 44', 1B — 118° 36', 3Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας, εὐρους ἐνὸς μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

(γ) Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς 090° — 270° καὶ 120° — 300°.

ΜΕΡΟΣ II.

Νοτιὰ προσέγγις.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους δύο μιλίων, ὀρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

- (4) 33° 37', 7B — 118° 08', 9Δ
 (5) 33° 19', 7B — 118° 03', 4Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Νότον κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (6) 33° 37', 7B — 118° 11', 3Δ
 (7) 33° 19', 1B — 118° 06', 3Δ

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Βορρᾶν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (8) 33° 37', 7B — 118° 06', 5Δ
 (9) 33° 20', 3B — 118° 00', 5Δ

(δ) Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς 167° καὶ 345°.

Περιοχὴ προφυλάξεως

Ἡ περιοχὴ προφυλάξεως τοῦ LOS ANGELES - LONG BEACH ἀποτελεῖται ἀπὸ τῆς θαλασσίας περιοχῆς ποὺ περιλείπεται ἀπὸ τὰς εὐθείας γραμμὰς αἱ ὁποῖαι ἐνώνουν τὰ σημεῖα τοῦ FERMIN LIGHT εἰς 33° 42', 3B, 118° 17', 6Δ, εἰς 33° 37', 7B, 118° 17', 6Δ, ἀπὸ ἐκεῖ εἰς 33° 37', 7B, 118° 05', 4Δ, καὶ ἀπὸ ἐκεῖ στὰ παραλιακὰ εἰς 33° 41', 7B, 118° 02', 8Δ.

H. NOTIOS AMERIKH EIPHNIKOY

1. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΗΣ ANTOFAGASTA

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην τῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας τῆς Χιλῆς 200 καὶ 204).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους ἐνὸς μιλίου, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 23° 38' 43''N — 70° 26' 37''Δ
 (2) 23° 38' 43''N — 70° 30' 42''Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δυτικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεύσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (5) 23° 40' 13''N — 70° 26' 37''Δ
(6) 23° 41' 13''N — 70° 30' 42''Δ

Αί κύριαι κατευθύνσεις κυκλοφορίας βαίνουν προς :
090° — 270°

2. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ QUINTERO BAY

(Αναφορά εις ν. χάρτην τῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας τῆς Χιλῆς 407 καὶ 501).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους ἡμίσεος μιλίου, ὀρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 32° 44' 42''N — 71° 32' 22''Δ
(2) 32° 44' 42''N — 71° 36' 48''Δ

(β) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δυτικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (3) 32° 43' 42''N — 71° 32' 22''Δ
(4) 32° 43' 12''N — 71° 36' 48''Δ

(γ) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Ἀνατολικά κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (5) 32° 45' 42''N — 71° 32' 22''Δ
(6) 32° 46' 12''N — 71° 36' 48''Δ

Αί κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
090° — 270°

3. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ VALPARAISO

(Αναφορά εις ν. χάρτην τῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας τῆς Χιλῆς 501 καὶ 502).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους ἡμίσεος μιλίου, ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 32° 57' 43''N — 71° 37' 44''Δ
(2) 33° 00' 38''N — 71° 36' 59''Δ

(β) Ἀωρίς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸς Νότον κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς Ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (3) 32° 57' 58''N — 71° 39' 11''Δ
(4) 33° 00' 48''N — 71° 37' 52''Δ

(γ) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Βορρᾶν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (5) 32° 57' 27''N — 71° 36' 17''Δ
(6) 33° 00' 28''N — 71° 36' 07''Δ

Αί κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
168° — 348°

Ἀκτοπλοϊκὴ ζώνη κυκλοφορίας.

Ἡ περιοχὴ μεταξὺ τῆς ἀκτῆς καὶ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰν ὀρίου, τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας χαρακτηρίζεται σὰν ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

4. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ CONCEPTION BAY

(Αναφορά εις ν. χάρτην τῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας τῆς Χιλῆς 601).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους ἑνὸς τετάρτου τοῦ μιλίου (1/4), ὀρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 36° 34' 06''N — 73° 01' 45''Δ
(2) 36° 36' 04''N — 73° 01' 19''Δ
(3) 36° 38' 30''N — 73° 01' 19''Δ

(β) Ἀωρίς κυκλοφορίας εὐρους ἡμίσεος μιλίου (1/2) ἐγκαθίσταται ἐπὶ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αί κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
170° — 350° καὶ
000° — 180°

5. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ SAN VICENTE BAY

(Αναφορά εις ν. χάρτην τῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας τῆς Χιλῆς 601).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὀριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (1) 36° 40' 54''N — 73° 13' 25''Δ
(2) 36° 43' 54''N — 73° 10' 08''Δ
(3) 36° 43' 48''N — 73° 10' 02''Δ
(4) 36° 40' 35''N — 73° 12' 57''Δ

(β) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Νότον κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (5) 36° 41' 46''N — 73° 14' 42''Δ
(6) 36° 44' 10''N — 73° 10' 33''Δ

(γ) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Βορρᾶν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (7) 36° 39' 50''N — 73° 11' 50''Δ
(8) 36° 43' 31''N — 73° 09' 36''Δ

Αί κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
140° — 320°

Θ. ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ - ΑΚΤΗ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

Ναυσιπλοῖα πλησίον τῶν GRAND BANKS τοῦ NEWFOUNDLAND (N. Γῆς).

Ἐφιστᾶται ἡ προσοχὴ εἰς τὸν Κανονισμόν 8(ε) τοῦ Κεφαλαίου V τῆς Διεθνoῦς Συμβάσεως Ἀσφαλείας Ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσῃ 1974.

Βάσει αὐτοῦ ὅλα τὰ πλοῖα πλέοντα πλησίον τῶν GRAND BANKS τῆς Ν. Γῆς (NEW FOUNDLAND), συνιστᾶται νὰ ἀποφεύγουν κατὰ τὸ δυνατό τὰ χρησιμοποιούμενα γιὰ τὴν ἀλιεῖα ἀβαθῆ τῆς Ν. Γῆς, Βορείως τοῦ γεωγραφικοῦ πλάτους τῶν 43°B καὶ νὰ διέρχωνται ἔξω ἀπὸ τὶς περιοχὰς πού πιθανολογεῖται ἢ εἶναι γνωστὲς ὅτι ἀπειλοῦνται καὶ διακινδυνεύουν ἀπὸ τοὺς πάγους.

1. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ CHEDABUCTO BAY

(Αναφορά εις ν. χάρτην Καναδικῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας 4013 καὶ 3335).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας εἰς τὸ CHEDABUCTO BAY ἀποτελεῖται ἀπὸ τρία μέρη :

ΜΕΡΟΣ I

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὀριζομένη ὑπὸ γραμμῆς ἢ ὁποῖα συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (1) 45° 24' 00''B — 60° 36' 42''Δ
(2) 45° 24' 12''B — 60° 27' 10''Δ
(3) 45° 23' 42''B — 60° 28' 12''Δ
(4) 45° 23' 49''B — 60° 36' 29''Δ

(β) Ἀωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρι-

σμού και μιᾶς γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(5) 45° 26' 00''B — 60° 36' 12''Δ

(6) 45° 25' 26''B — 60° 41' 42''Δ

(γ) Ἀπὸς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(7) 45° 22' 18''B — 60° 34' 30''Α

(8) 45° 22' 09''B — 60° 31' 36''Α

Ἡ κύρια κατεύθυνσις τῆς κυκλοφορίας βαίνει πρὸς : 092° — 267°

ΜΕΡΟΣ II

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὀριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(9) 45° 22' 34''B — 60° 40' 00''Δ

(10) 45° 19' 53''B — 60° 36' 30''Δ

(11) 45° 19' 18''B — 60° 37' 48''Δ

(12) 45° 22' 41''B — 60° 42' 10''Δ

(β) Ἀπὸς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς ΒΔ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἐχούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(13) 45° 22' 24''B — 60° 33' 18''Δ

(14) 45° 22' 18''B — 60° 34' 30''Δ

Ἡ κύρια κατεύθυνσις τῆς κυκλοφορίας εἶναι πρὸς : 318°

(γ) Ἀπὸς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἐχούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(15) 45° 22' 34''B — 60° 46' 30''Δ

(16) 45° 21' 17''B — 60° 44' 24''Δ

(17) 45° 14' 28''B — 60° 48' 23''Δ

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς : 138° καὶ 202°

ΜΕΡΟΣ III

(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(18) 45° 23' 54''B — 60° 41' 42''Δ

(19) 45° 23' 54''B — 60° 58' 48''Δ

(β) Ἀπὸς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸς Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας μεταξύ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(20) 45° 25' 26''B — 60° 41' 42''Δ

(21) 45° 24' 54''B — 60° 58' 48''Δ

(γ) Ἀπὸς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Α κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας μεταξύ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(22) 45° 22' 54''B — 60° 58' 48''Δ

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς : 090° — 270°

2. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ PORTLAND MAINE

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας ΗΠΑ 13006, 13009, 13260, 13280, 13288 καὶ 13290).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας εἰς τὰς προσεγγίσεις τοῦ PORTLAND MAINE ἀποτελεῖται ἀπὸ τρία μέρη.

ΜΕΡΟΣ I

Περιοχὴ προφυλάξεως.

Περιοχὴ προφυλάξεως ἀκτῖνος 5,45 μιλίων ὀρίζεται ὑπὸ τοῦ γεωγραφικοῦ σημείου 43° 31' 36''B, 70° 05' 32''A, χωρὶς νὰ περιλαμβάνονται αἱ περιοχαὶ ἐντὸς τῶν ζωνῶν διαχωρισμοῦ καὶ τῶν λωρίδων κυκλοφορίας.

ΜΕΡΟΣ II

Ἀνατολικὴ προσέγγισις.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὐρους ἐνὸς μιλίου ὀρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 43° 30' 11''B — 69° 59' 10''Δ

(2) 43° 24' 17''B — 69° 32' 42''Δ

(β) Ἀπὸς κυκλοφορίας εὐρους ἐνὸς καὶ ἡμίσεος μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς : 107° — 287°

ΜΕΡΟΣ III

Νοτιὰ προσέγγισις

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὐρους ἐνὸς μιλίου, ὀρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(3) 43° 27' 00''B — 70° 03' 29''Δ

(4) 43° 27' 00''B — 69° 54' 57''Δ

(β) Ἀπὸς κυκλοφορίας εὐρους ἐνὸς καὶ ἡμίσεος μιλίου ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς : 162° — 342°

3. ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΙΝ ΤΟΥ BOSTON - MASSACHUSETTS

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην ΗΠΑ 1107)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὐρους ἐνὸς μιλίου, ὀρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 42° 21' 0B — 70° 40', 7Δ

(2) 42° 08', 5B — 69° 53', 6Δ

(3) 40° 49', 5B — 69° 00', 0Δ

(β) Ἀπὸς κυκλοφορίας εὐρους δύο μιλίων ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς : 110° — 290° — 153° — 333°

Περιοχὴ προφυλάξεως

Περιοχὴ προφυλάξεως ἀκτῖνος πέντε μιλίων, ὀρίζεται ὑπὸ τοῦ ἀκολούθου γεωγραφικοῦ σημείου :

42° 22', 7B — 70° 48', 0Δ

4. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ NARRAGANSETT BAY, RHODE ISLAND καὶ BUZZARDS BAY, MASSACHUSETTS

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας ΗΠΑ 1107, 1108 καὶ 1210)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας εἰς τὰς προσεγγίσεις τοῦ NARRAGANSETT BAY, RHODE ISLAND καὶ BUZZARDS BAY, MASSACHUSETTS ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο μέρη.

ΜΕΡΟΣ Ι.

Προσέγγισης NARRAGANSETT BAY

(α) Ζώνη διαχωρισμού εύρους δύο μιλίων, όρίζεται υπό τών ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

- (1) 41° 22', 7B — 71° 23', 4Δ
(2) 41° 11', 1B — 71° 23', 4Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας εύρους ενός μιλίου, εγκαθίσταται επ' άμφοτέρων τών πλευρών τής ζώνης διαχωρισμού.

Αί κύριαι κατευθύνσεις τής κυκλοφορίας βαίνουν προς :
000° και 180°

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

Προσέγγισης BUZZARDS BAY

(α) Ζώνη διαχωρισμού εύρους ενός μιλίου, όρίζεται υπό τών ακόλουθων γεωγραφικών σημείων :

- (3) 41° 10', 15B — 71° 19', 15Δ
(4) 41° 24', 9B — 71° 03', 9Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας εύρους ενός μιλίου, εγκαθίσταται επ' άμφοτέρων τών πλευρών τής ζώνης διαχωρισμού.

Αί κύριαι κατευθύνσεις τής κυκλοφορίας βαίνουν προς :
038° και 218°

Περιοχαί προφυλάξεως

Περιοχή προφυλάξεως άκτίνος 5,4 μιλίων όρίζεται επί του ακόλουθου γεωγραφικού σημείου :

- 41° 06', 0B — 71° 23', 4Δ

Περιοχή προφυλάξεως άκτίνος 3,55 μιλίων όρίζεται επί του ακόλουθου γεωγραφικού σημείου :

- 41° 25', 6B — 71° 23', 4Δ

Περιοριστική περιοχή.

Περιοριστική περιοχή εύρους δύο μιλίων έχει εγκατασταθεί και εκτείνεται από τὸ βορειώτερο όριο τής ζώνης διαχωρισμού προσεγγίσεως NARRAGANSETT BAY έως τὸ πλάτος 41° 24', 7B. Ἡ περιοριστική περιοχή ἐντὸς τής περιοχῆς προφυλάξεως θά εἶναι κλειστή μόνον εἰς πλοία ταξιδεύοντα υπό τὸ NAVAL UNDERWATER SYSTEM CENTER, κατά τὴν διάρκεια τών περιόδων τής ἡμέρας καὶ ἀρίστων καιρικῶν συνθηκῶν διὰ τὴν χρησιμοποίησιν βολῶν τορπιλλῶν. Τὸ κλείσιμο τής περιοριστικῆς περιοχῆς θά δείχνηται ἀπὸ τὴν χρησιμοποίησιν λευκοῦ ἀναβοσβύνοντος φωτὸς εὐρισκομένου εἰς τὸ BRENTON REEF LIGHT καὶ θά ἐλέγχεται ἀπὸ τὸ πολεμικὸ πλοῖο τὸ ὁποῖο διεξάγει τὰς βολὰς τορπιλλῶν.

Δὲν θά ὑπάρχουν ἄλλοι περιορισμοὶ πλοίων ἐκτὸς κατὰ τὴν διάρκειαν κακῶν καιρικῶν συνθηκῶν ἢ ὅταν ἡ βολὴ τορπιλλῶν δὲν πραγματοποιεῖται.

5. ΕΞΩΘΙ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας ΗΠΑ 12300 καὶ 12326)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τής κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τής κυκλοφορίας ἐξωθι τής Ν. Ὑόρκης ἀποτελεῖται ἀπὸ πέντε μέρη :

ΜΕΡΟΣ Ι

Περιοχή προφυλάξεως

Περιοχή προφυλάξεως άκτίνος ἐπτὰ μιλίων όρίζεται επί τοῦ AMBROSE LIGHT στὸ γεωγραφικὸ σημείο :

- 40° 27', 5B — 73° 49', 9Δ

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

Ἀνατολική προσέγγισης, ἐξωθι τοῦ NANTUCKET

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὀριζομένη υπό γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (1) 40° 28' 45''B — 69° 14' 50''Δ
(2) 40° 27' 37''B — 70° 13' 46''Δ
(3) 40° 30' 37''B — 70° 14' 00''Δ
(4) 40° 31' 45''B — 69° 14' 58''Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δ. κατεύθυνσιν τής κυκλοφορίας εγκαθίσταται μεταξύ τής ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (5) 40° 36' 45''B — 69° 15' 10''Δ
(6) 40° 35' 37''B — 70° 14' 09''Δ

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Α κατεύθυνσιν τής κυκλοφορίας εγκαθίσταται μετξύ τής ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (7) 40° 22' 37''B — 70° 13' 36''Δ
(8) 40° 23' 45''B — 69° 14' 38''Δ

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ.

Ἀνατολική προσέγγισης, ἐξωθι τοῦ AMBROSE LIGHT.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὀριζομένη υπό γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (9) 40° 24' 20''B — 73° 04' 58''Δ
(10) 40° 24' 12''B — 73° 11' 30''Δ
(11) 40° 26' 00''B — 73° 40' 56''Δ
(12) 40° 26' 00''B — 73° 40' 56''Δ
(13) 40° 27' 12''B — 73° 11' 30''Δ
(14) 40° 27' 20''B — 73° 04' 57''Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δ. κατεύθυνσιν τής κυκλοφορίας εγκαθίσταται μεταξύ τής ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (15) 40° 32' 20''B — 73° 04' 57''Δ
(16) 40° 32' 12''B — 73° 11' 30''Δ
(17) 40° 28' 00''B — 73° 40' 44''Δ

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Α κατεύθυνσιν τής κυκλοφορίας εγκαθίσταται μεταξύ τής ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (18) 40° 25' 03''B — 73° 41' 19''Δ
(19) 40° 19' 12''B — 73° 11' 30''Δ
(20) 40° 19' 20''B — 73° 04' 58''Δ

ΜΕΡΟΣ ΙV

Νοτιοανατολική προσέγγισης :

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὀριζομένη υπό γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (21) 40° 03' 06''B — 73° 17' 56''Δ
(22) 40° 06' 30''B — 73° 22' 44''Δ
(23) 40° 22' 27''B — 73° 43' 33''Δ
(24) 40° 23' 12''B — 73° 42' 42''Δ
(25) 40° 08' 43''B — 73° 20' 06''Δ
(26) 40° 05' 19''B — 73° 15' 17''Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β.Δ. κατεύθυνσιν τής κυκλοφορίας εγκαθίσταται μεταξύ τής ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (27) 40° 08' 59''B — 73° 10' 52''Δ
(28) 40° 12' 25''B — 73° 15' 40''Δ
(29) 40° 24' 01''B — 73° 41' 58''Δ

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν.Α. κατεύθυνσιν τής κυκλοφορίας εγκαθίσταται μεταξύ τής ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (30) 40° 21' 49''B — 73° 44' 33''Δ
(31) 40° 02' 48''B — 73° 27' 09''Δ
(32) 39° 59' 26''B — 73° 22' 21''Δ

ΜΕΡΟΣ V

Νότια προσέγγις

(α) Ζώνη διαχωρισμού οριζομένη υπό γραμμής ή όποια συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

(33) 39° 45' 42''B — 73° 48' 00''Δ

(34) 40° 20' 38''B — 73° 48' 20''Δ

(35) 40° 20' 52''B — 73° 47' 06''Δ

(36) 39° 45' 42''B — 73° 44' 00''Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

(37) 39° 45' 42''B — 73° 37' 42''Δ

(38) 40° 21' 15''B — 73° 45' 51''Δ

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα σημεία :

(39) 40° 20' 32''B — 73° 49' 39''Δ

(40) 39° 45' 42''B — 73° 54' 24''Δ

Σημειώσεις :

Ἡ χρησιμοποίησις τοῦ LORAN - C ἐπὶ ἐφοδιασμένων πρὸς τοῦτο πλοίων, καθιστᾷ ἱκανοὺς τοὺς Πλοίαρχους νὰ πληροφοροῦνται ἐπακριβῶς καὶ συνεχῶς περὶ τῆς θέσεως σκαφῶν τους στὴν περιοχὴ ποὺ καλύπτεται ἀπὸ τὸ ἀνωτέρω σύστημα :

6. ΕΞΩΘΙ DELAWARE BAY

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 2563 καὶ ΗΠΑ 12214, 12200,).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας ἔξωθι τοῦ DELAWARE BAY ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο μέρη :

ΜΕΡΟΣ I.

Ἀνατολική προσέγγις

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ οριζομένης ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἐνουσῶν τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

(1) 38° 46', 8B — 74° 34', 6Δ

(2) 38° 46', 8B — 74° 55', 4Δ

(3) 38° 47', 8Δ — 74° 55', 4Δ

(4) 38° 47', 8B — 74° 24', 6Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς εὐθείας συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

(5) 38° 49', 8B — 74° 34', 6Δ

(6) 38° 48', 8B — 74° 55', 3Δ

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Α κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς εὐθείας συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

(7) 38° 45', 8B — 74° 56', 1Δ

(8) 38° 44', 8B — 74° 34', 6Δ

ΜΕΡΟΣ II

Νότιο - ἀνατολική προσέγγις

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ οριζομένη ὑπὸ γραμμῆς ἢ όποια συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

(9) 38° 27', 0B — 74° 42', 3Δ

(10) 38° 43', 4B — 74° 58', 0Δ

(11) 38° 44', 2B — 74° 57', 2Δ

(12) 38° 27', 6B — 74° 57', 2Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β.Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

(13) 38° 28', 8B — 74° 39', 3Δ

(14) 38° 45', 1B — 74° 56', 6Δ

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. κατεύθυνσιν κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξύ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

(15) 38° 42', 8B — 74° 58', 9Δ

(16) 38° 27', 0B — 74° 45', 4Δ

Περιοχὴ προφυλάξεως

Περιοχὴ προφυλάξεως μὲ ἀκτῖνα ὀκτὼ μιλίων ὀρίζεται ὑπὸ τοῦ HAMBOUR OF REFUGE LIGHT εἰς γεωγραφικὸ σημεῖο :

38° 48', 9B — 75° 05', 6Δ

7. Εἰς τὰς ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ CHESAPEAKE BAY

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας τῶν ΗΠΑ 12200, 12207 καὶ 12221).

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας εἰς τὰς προσεγγίσεις τοῦ CHESAPEAKE BAY ἀποτελεῖται ἀπὸ τρία μέρη :

ΜΕΡΟΣ I

Περιοχὴ προφυλάξεως

(α) Περιοχὴ προφυλάξεως ἀκτῖνος δύο μιλίων, ὀρίζεται ἐπὶ τοῦ γεωγραφικοῦ σημείου :

36° 56' 08''B — 75° 57' 27''Δ

ΜΕΡΟΣ II

Ἀνατολική προσέγγις

(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

(1) 36° 58' 40''B — 75° 48' 39''Δ

(2) 36° 56' 48''B — 75° 55' 06''Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας εὖρους ἡμίσεος μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπὶ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
070° — 250°

ΜΕΡΟΣ III

Νότια προσέγγις

(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ ἢ όποια συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικά σημεία :

(3) 36° 51' 21''B — 75° 50' 56''Δ

(4) 36° 54' 47''B — 75° 55' 37''Δ

(β) Λωρίς κυκλοφορίας εὖρους ἡμίσεος μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπὶ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
132° — 312°

I ASIA - AKTH EIPHNIKOY

1. Εἰς τὸ ΣΤΕΝΟ ΤΟΥ FOURTH KURIL

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Σοβιετικῆς Ἐνώσεως 1177)

Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο μέρη :

ΜΕΡΟΣ I

Ἐξωθι τῆς νήσου MAKANRU

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὖρους τεσσάρων μιλίων ὀρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 49° 56', 0B — 154° 14', 0A

(2) 49° 54', 6B — 154° 35', 0A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας εὖρους δύο μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
096° — 276°

ΜΕΡΟΣ II

(Ἐξῶθι τοῦ Ἀκρωτηρίου VASILYEV)

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὗρους τεσσάρων μιλίων, ὁρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(3) 49° 45', 4B — 155° 10', 0A

(4) 49° 51', 4B — 155° 24', 5A

(5) 49° 54', 7B — 155° 35', 0A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας εὗρους 2 μιλίων ἐγκαθίσταται ὑπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
096° — 276° καὶ 065° — 245°

2. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ ANIWA CAPE

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Σοβιετικῆς Ἐνώσεως 1177).
Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὗρους 4 μιλίων, ὁρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 45° 54', 0B — 143° 20', 0A

(2) 45° 54', 9B — 143° 30', 0A

(3) 45° 58', 8B — 143° 40', 0A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας εὗρους 2 μιλίων ἐγκαθίσταται νοτίως τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

(γ) Τὸ ἐξωτερικὸ ὄριο τῆς λωρίδος κυκλοφορίας βορείως τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ, συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(4) 45° 59', 0B — 143° 20', 0A

(5) 45° 59', 0B — 143° 24', 5A

(6) 46° 05', 2B — 143° 35', 2A

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
082° καὶ 062° — 225° καὶ 271°

: Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας

Ἡ περιοχὴ τοῦ μεταξὺ Β ὁρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας καὶ τῆς ἀκτῆς τοῦ SAKMALIN ISLAND χαρακτηρίζεται σὰν ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

3. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ OSTROVNOI POINT

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Σοβιετικῆς Ἐνώσεως 700).
Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο μέρη :

ΜΕΡΟΣ I

(α) Δύο ζῶναι διαχωρισμοῦ ὁρίζονται ὑπὸ γραμμῶν συνδέουσai τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(1) 42° 35', 2B — 133° 17', 5A

(2) 42° 36', 0B — 133° 20', 0A

(3) 42° 35', 2B — 133° 24', 4A

(4) 42° 35', 2B — 133° 18', 5A καὶ

(5) 42° 38', 3B — 133° 26', 5A

(6) 42° 42', 8B — 133° 46', 8A

(7) 42° 42', 8B — 133° 46', 8A

(8) 42° 37', 4B — 133° 46', 8A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας εὗρους 2 μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπὶ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
066° — 246°

ΜΕΡΟΣ II

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῆς συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(9) 42° 31', 5B — 133° 20', 0A

(10) 42° 34', 5B — 133° 28', 6A

(11) 42° 32', 1B — 133° 42', 0A

(12) 42° 27', 8B — 133° 40', 4A

(β) Ἡ λωρίς κυκλοφορίας βορείως τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ (λωρίς μεταξὺ τῶν σημείων 5 καὶ 6) στὸ Μέρος I χαρακτηρίζεται διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν μόνον τῶν Σοβιετικῶν πλοίων.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς :
104° — 284°

Προειδοποιήσεις

Ἡ λωρίς κυκλοφορίας βορείως τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ (λωρίς μεταξὺ τῶν σημείων 5 καὶ 6) στὸ Μέρος I χαρακτηρίζεται διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν μόνον τῶν Σοβιετικῶν πλοίων.

4. ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ NAKHODKA

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Σοβιετικῆς Ἐνώσεως 700).
Περιγραφή τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο μέρη :

ΜΕΡΟΣ I

(α) Κυκλοστρεφῆς κόμβος ἀποτελούμενος ἀπὸ κυκλικὴ ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, διαμέτρου δύο μιλίων, ὁρίζεται ὑπὸ τοῦ ἀκολουθοῦ γεωγραφικοῦ σημείου :

42° 38', 3B — 132° 56', 2A

καὶ μιᾶς κυκλικῆς λωρίδος κυκλοφορίας εὗρους δύο μιλίων.

(β) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ, συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(1) 42° 34', 8B — 132° 56', 3A

(2) 42° 27', 0B — 132° 56', 3A

(γ) Λωρίς κυκλοφορίας εὗρους ἐνὸς μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ.

(δ) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῶν συνδεουσῶν τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(2) 42° 27', 0B — 132° 56', 3A

(3) 42° 10', 0B — 132° 59', 4A

(4) 42° 10', 0B — 132° 59', 4A

(ε) Τὸ ἐξωτερικὸ ὄριο τῆς λωρίδος κυκλοφορίας ἀνατολικῶς τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(5) 42° 10', 0B — 133° 02', 2A

(6) 42° 27', 0B — 132° 57', 6A

(στ) Τὸ ἐξωτερικὸν ὄριον τῆς λωρίδος κυκλοφορίας δυτικῶς τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(7) 42° 27', 0B — 132° 55', 0A

(8) 42° 10', 0B — 132° 50', 2A

ΜΕΡΟΣ II

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὗρους ἐνὸς μιλίου, ὁρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

(9) 42° 36', 2B — 132° 58', 9A

(10) 42° 33', 5B — 133° 02', 9A

(11) 42° 33', 5B — 133° 07', 3A

(β) Λωρίς κυκλοφορίας ἐνὸς καὶ ἡμίσεος μιλίου, ἐγκαθίσταται νοτίως τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

(γ) Τὸ ἐξωτερικὸν ὄριον τῆς λωρίδος κυκλοφορίας βορείως τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

- (12) 42° 35', 5B — 133° 07', 3A
 (13) 42° 35', 5B — 133° 03', 0A
 (14) 42° 37', 4B — 133° 00', 2A

(δ) Ζώνη διαχωρισμού ορίζεται υπό γραμμών συνδεουσών τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (12) 42° 35', 5B — 133° 07', 3A
 (13) 42° 35', 5B — 133° 03', 0A
 (14) 42° 37', 4B — 133° 00', 2A
 (15) 42° 39', 0B — 133° 07', 3A
 (16) 42° 39', 0B — 133° 07', 3A

Ζώνη ακτοπλοϊκής κυκλοφορίας

Ἡ περιοχή μεταξύ τῆς ἀκτῆς καὶ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰν ὁρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

Προειδοποιήσεις :

Καθ' ὃν χρόνον τὰ πλοῖα πλέουν ἐντὸς τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, θὰ πρέπει νὰ φυλάττωνται εἰς τὰ ὅρια τῶν λωρίδων τῆς κυκλοφορίας.

ΜΕΡΟΣ Β'

ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΟΔΟΙ - ΜΕΓΑΛΩΝ ΒΑΘΩΝ

Α' ΒΑΛΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

1. ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΜΕΣΩ ΤΩΝ ΕΙΣΟΔΩΝ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΒΑΛΤΙΚΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ

(Ἀπόσπασμα ἀπὸ τὴν ἀπόφαση ὑπ' ἀριθ. Α. 339 (ΙΧ) τοῦ IMCO).

Συνιστᾶται :

(α) Εἰς τὰ πλοῖα ἄνω τῶν 40.000 τόννων, ὅταν διέρχονται διὰ τῶν εἰσόδων πρὸς τὴν Βαλτική θάλασσα λαμβανόμενου ὑπ' ὄψει ὅτι 17 μέτρα εἶναι τὸ ἀνώτερο ἐφικτὸ βάθος ἄνευ ἐκβαθύνσεων εἰς τὴν περιοχὴν Β.Δ. τοῦ GEDSER καὶ ὅτι ἀναφερόμενα ἐπὶ τοῦ χάρτου βάθη μπορεῖ καὶ ὑπὸ φυσιολογικᾶς συνθήκας νὰ ἐλαττωθῶν ἕως 2 μέτρα ἕνεκα ἀγνώστων καὶ μετακινουμένων ἐμποδίων, ὅπως :

(ι) νὰ μὴ διέρχωνται τὴν περιοχὴν ἐὰν δὲν ἔχουν τὸ ἀνάλογο βύθισμά μετ' ὃ τοῦ ὁποῖο ἀσφαλῶς δύνανται νὰ πλεύσουν διὰ μέσου τῆς περιοχῆς, λαμβάνοντας πάντοτε ὑπ' ὄψιν τὴν πιθανότητα τῆς ὑπάρξεως βαθῶν 2 μέτρων ὀλιγωτέρων ἀπ' ὅτι αἱ ἀντίστοιχοι ἐνδείξεις τῶν χαρτῶν ὡς ἀνεφέρθη προγενεστέρως καὶ ἐπιπροσθέτως νὰ λαμβάνουν ὑπ' ὄψιν τὰς πιθανὰς ἀλλαγὰς εἰς τὰ βάθη τῆς θαλάσσης ὀφειλόμενας σὲ μετεωρολογικὰ ἢ ἄλλα φαινόμενα.

(ιι) νὰ συμμετέχουν εἰς τὸ διὰ τοῦ ἀσυρμάτου - τηλεγράφου σύστημα κινήσεως - ἀναφορᾶς πλοίων τῆς Δανικῆς Κυβερνήσεως.

(ιιι) εἰς ὠρισμένας περιοχὰς εἰς τὸ STORE BALT (CHATTER REV VENGEANCEGRUND) καὶ εἰς τὴν μικροῦ εὗρους θαλασσία ὁδὸ Α. τοῦ Langeland) ὅταν ἐξαναγκάζονται ἕνεκα τοῦ βυθίσματός τους, νὰ δεικνύουν τὰ σήματα ποῦ περιγράφονται εἰς τὸν Κανόνα 28 τοῦ Κανονισμοῦ πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεως ἐν θαλάσῃ 1972.

(β) Εἰς πλοῖα μετ' βύθισμα 13 ἢ περισσότερων μέτρων θὰ πρέπει ἐτι περαιτέρω :

(ι) νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα μετ' ραδιοτηλεφωνικὴ ἐγκατάσταση VHF καταλλήλων συχνοτήτων.

(ιι) νὰ ἔχουν ἐπὶ τοῦ πλοίου κατάλληλον ἡλεκτρονικὴν συσκευὴν ποῦ νὰ χρησιμοποιοῖ ὑπερβολικὰ συστήματα τὰ ὁποῖα θὰ θέλουν ἱκανοποιητικὴ ἀκρίβεια γιὰ τὴν ναυσιπλοῖα εἰς τὴν περιοχὴν αὐτήν.

(ιιι) νὰ χρησιμοποιοῦν διὰ τὴν διάβασιν τῶν στενῶν τοπικᾶς ὑπηρεσίας πλοηγήσεως τῶν παρακτίων Κρατῶν.

(ιiv) νὰ εἶναι ἐνήμεροι ὅτι ἡ ἀγκυροβολία μπορεῖ νὰ νεῖναι ἀναγκαῖα ἕνεκα τῶν θαλασσίων καὶ καιρικῶν συνθηκῶν σχετιζομένων μετ' ὁ μέγεθος καὶ τὸ βύθισμα τοῦ πλοίου καὶ τὴν στάθμην τῆς θαλάσσης.

Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην θὰ πρέπει νὰ λαμβάνουν εἰδικὰς πληροφορίας ἀπὸ τὸν πλοηγὸ καὶ ἀπὸ τὰς ραδιοτηλεγραφικὰς ὑπηρεσίας ναυσιπλοῖας ποῦ ἐδρεῦουν εἰς τὴν περιοχὴν.

2. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΒΑΘΟΥΣ ΒΟΡΕΙΟ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΣ ΤΟΥ GENSER

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Δανίας 187)

Περιγραφή τῆς θαλασσίας ὁδοῦ μεγάλου βάθους.

Θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους μετ' ἐλάχιστον βάθος ὕδατος κάτω ἀπὸ τὴ μέση στάθμην θαλάσσης 17 μέτρων ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (1) 54° 31', 3B — 12° 13', 4A
 (2) 54° 36', 5B — 12° 15', 9A
 (3) 54° 46', 9B — 12° 43', 2A
 (4) 54° 46', 1B — 12° 44', 1A
 (5) 54° 35', 4B — 12° 17', 0A
 (6) 54° 31', 2B — 12° 14', 9A

Σημειώσεις :

(ι) Ἡ θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ἐνοῦται μετ' ὁ βόρειον ἄκρον τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας, νοτίως τοῦ GEDSER.

(ιι) Τὰ πλοῖα, ἐκτὸς ἐκείνων τὰ ὁποῖα λόγῳ τοῦ βυθίσματός των, πρέπει νὰ χρησιμοποιοῦν ὁδοὺς μεγάλου βάθους, συνιστᾶται νὰ χρησιμοποιοῦν περιοχὰς νοτίως καὶ βορείως αὐτῆς τῆς ὁδοῦ, κατὰ τέτοιο τρόπο ὥστε τὰ πρὸς ἀνατολὰς κατευθυνόμενα πλοῖα νὰ πλέουν εἰς τὴν νοτιὰν πλευρὰν τῆς θαλασσίας ὁδοῦ μεγάλου βάθους καὶ τὰ πρὸς δυσμὰς κατευθυνόμενα πλοῖα εἰς τὴν βορείαν πλευρὰν.

3. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΒΑΘΟΥΣ ΕΞΩΘΙ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ΤΟΥ Langeland

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας Δανίας 142, 185)

Θαλασσία ὁδὸς βάθους μετ' ἐλάχιστο βάθος 17 μέτρων κάτω τῆς μέσης στάθμης θαλάσσης, ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῆς ἢ ὁποῖα συνδέει τὰ ακόλουθα γεωγραφικά σημεία :

- (1) 55° 11', 9B — 11° 04', 0A
 (2) 55° 11', 3B — 11° 02', 1A
 (3) 55° 08', 9B — 10° 59', 1A
 (4) 55° 04', 4B — 10° 59', 0A
 (5) 55° 03', 9B — 10° 59', 5A
 (6) 55° 02', 4B — 10° 59', 6A
 (7) 54° 59', 2B — 10° 58', 1A
 (8) 54° 58', 4B — 10° 57', 4A
 (9) 54° 56', 6B — 10° 52', 6A
 (10) 54° 52', 7B — 10° 50', 2A
 (11) 54° 48', 2B — 10° 49', 6A
 (12) 54° 44', 3B — 10° 46', 4A
 (13) 54° 40', 1B — 10° 45', 3A
 (14) 54° 41', 2B — 10° 47', 2A
 (15) 54° 44', 1B — 10° 47', 3A
 (16) 54° 48', 3B — 10° 50', 3A
 (17) 54° 52', 5B — 10° 50', 6A
 (18) 54° 56', 3B — 10° 53', 8A
 (19) 54° 58', 4B — 10° 58', 6A
 (20) 54° 59', 6B — 10° 59', 4A
 (21) 54° 01', 8B — 11° 00', 2A
 (22) 54° 04', 0B — 11° 00', 5A
 (23) 55° 04', 8B — 10° 59', 8A
 (24) 55° 08', 6B — 10° 59', 9A
 (25) 55° 09', 4B — 11° 00', 5A
 (26) 55° 10', 4B — 11° 02', 7A

Σημειώσεις :

Πλοία με βύθισμα άνω των 13 μέτρων συνιστάται να χρησιμοποιούν την θαλασσίαν όδον μεγάλου βάθους - λόγω των δυσκολιών της ναυσιπλοΐας δι' αυτά τα πλοία - ακολουθώντας τας προτεινομένας εθνικάς πορείας αί οποῖαι κείνται εις τὸ ἀνατολικὸν μέρος.

4. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΒΑΘΟΥΣ ΜΕΤΑΞΥ HATTER REV ΚΑΙ HATTER BARN

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Δανίας 103).

Περιγραφή τῆς θαλασσίας ὁδοῦ μεγάλου βάθους.

Ἡ θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους με' ἐλάχιστον βάθος ὕδατος 17 μέτρων κάτω ἀπὸ τὴ μέση στάθμη θαλάσσης ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῆς ἣ οποῖα συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (1) 55° 56', 2B — 10° 59', 1A
- (2) 55° 54', 1B — 10° 51', 8A
- (3) 55° 53', 4B — 10° 48', 3A
- (4) 55° 47', 4B — 10° 47', 8A
- (5) 55° 47', 4B — 10° 49', 2A
- (6) 55° 53', 2B — 10° 49', 6A
- (7) 55° 55', 5B — 10° 58', 8A

Σημειώσεις :

Πλοία ποὺ δὲν τυγχάνουν ὑποχρεωμένα, ἔνεκα τοῦ βυθίσματός τους, νὰ χρησιμοποιοῦν τὴν θαλασσίαν ὁδὸν μεγάλου βάθους, θὰ πρέπει νὰ ἀκολουθοῦν τὴν ἐθνικῶς συνιστωμένη πορεία ἣ οποῖα κεῖται πρὸς τὰ Α καὶ ὅπου ὑφίσταται βάθος θαλάσσης 11,4 μέτρα κάτω τῆς μέσης στάθμης θαλάσσης.

B. ΔΥΤΙΚΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΥΔΑΤΑ

1. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΒΑΘΟΥΣ ΑΠΟ NORTH HINDER εἰς φωτοσημαντήρας TW/1 καὶ TW/2 ΜΕΣΩ ΦΩΤΟΣΗΜΑΝΤΗΡΟΣ S2.

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας : Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 2182, 1503, 1405, 1408 1406 καὶ Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας Ὁλλανδίας 1014, 1035, 1037 καὶ Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας Γερμανίας 50,53).

Ἡ θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ὁρίζεται ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν αἱ οποῖαι ἐνώνουν τ' ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (1) 54° 10', 54''B — 6° 00', 12''A
- (2) 54° 04', 47''B — 4° 42', 40''A
- (3) 53° 35', 31''B — 3° 36', 30''A
- (4) 52° 55', 45''B — 3° 14', 15''A
- (5) 52° 09', 55''B — 2° 35', 00''A
- (6) 51° 51', 56''B — 2° 33', 20''A
- (7) 51° 53', 16''B — 2° 41', 38''A
- (8) 52° 09', 35''B — 2° 43', 20''A
- (9) 52° 54', 10''B — 3° 22', 00''A
- (10) 53° 32', 24''B — 3° 43', 29''A
- (11) 54° 00', 00''B — 4° 46', 00''A
- (12) 54° 06', 06''B — 6° 03', 00''A

Ἡ θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους συμπίπτει με' τὴν ὁδὸ διπλῆς κατευθύνσεως διὰ τὰ δεξανεόπλοια ἀπὸ τὸ NORTH HINDER εἰς τὸ GERMAN - BIGHT.

Σημειώσεις :

Ἐλάχιστα βάθη θαλάσσης.

Ἡ περιοχή ἣ ὁριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τ' ἀνωτέρω γεωγραφικὰ σημεῖα (1) (2) (3) (10) (11) καὶ (12) ἐπιθεωρήθη λεπτομερῶς τὸ 1972. Τὸ ἐλάχιστον βάθος θαλάσσης εὐρέθη εἰς αὐτὴν τὴν περιοχὴν μεγαλύτερον τῶν 25 μέτρων εἰς τὸ LWS. Ἡ περιοχή ἣ ὁριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀνωτέρω γεωγραφικὰ σημεῖα (3), (4), (5), (6), (7), (8), (9) καὶ (10) ἐπιθεωρήθη λεπτομερῶς τὸ 1979. Τὸ ἐλάχιστον βάθος θαλάσσης εὐρέθη εἰς αὐτὴν τὴν περιοχὴν μεγαλύτερον τῶν 23 μέτρων εἰς τὸ LWS.

Βλέπε ἐπίσης σημείωσιν ἣ οποῖα ἀναφέρεται εἰς τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ κύκλοφορίας ἣ DEUTSCHE BUCHT LIGHT VESSEL - WESTERN APPROACH.

2. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΒΑΘΟΥΣ ΑΠΟ NORTH HINDER ΕΙΣ ΦΩΤΟΣΗΜΑΝΤΗΡΑ TW/1 ΚΑΙ TW/2 ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΦΩΤΟΣΗΜΑΝΤΗΡΟΣ DR.1.

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 2182 α, 1503, 1504, 1408, 1406 καὶ Ὑ.Υ. Ὁλλανδίας 1014, 1035, 1037 καὶ Ὑ.Υ. Γερμανίας 50,53).

Περιγραφή τῆς θαλασσίας ὁδοῦ μεγάλου βάθους.

Ἡ θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῆς ἣ οποῖα συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (1) 54° 04', 8B — 4° 42', 7A
- (2) 53° 58', 3B — 3° 20', 8A
- (3) 53° 44', 4B — 3° 01', 4A
- (4) 53° 04', 8B — 2° 36', 0A
- (5) 52° 18', 2B — 2° 36', 0A
- (6) 51° 51', 9B — 2° 33', 3A
- (7) 51° 73', 3B — 2° 41', 6A
- (8) 52° 18', 2B — 2° 44', 0A
- (9) 53° 04', 0B — 2° 44', 0A
- (10) 53° 41', 6B — 3° 08', 6A
- (11) 53° 53', 7B — 3° 25', 2A
- (12) 54° 00', 0B — 4° 46', 0A

Ἡ ἀνωτέρω ὁδὸς ἐνοῦται με' τὴν θαλασσίαν ὁδὸν μεγάλου βάθους ἀπὸ τὸ NORTH HINDER ἕως τοὺς φωτοσημαντήρας TW 1 καὶ TW/2 μέσω τοῦ φωτοσημαντήρος S2 εἰς τὰ γεωγραφικὰ σημεῖα (1) καὶ (12).

Σημείωση :

Ἐλάχιστα βάθη θαλάσσης.

Ἡ περιοχή ἣ ὁριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τ' ἀνωτέρω γεωγραφικὰ σημεῖα (1), (2), (3), (4), (5), (6), (7), (8), (9), (10), (11), (12), ἐπιθεωρήθη λεπτομερῶς τὸ 1973. Τὸ ἐλάχιστο βάθος θαλάσσης ποὺ εὐρέθη στὴν ἀνωτέρω περιοχή ἦτο 28 μέτρα εἰς τὸ L.W.S., ἐκτὸς ἀπὸ ἓνα ναυάγιο εἰς τὸ γεωγραφικὸ σημεῖο.

- (13) 53° 17', 15B — 02° 49', 00''A

Τὸ ἐλάχιστο βάθος θαλάσσης ὑπεράνω τοῦ ναυαγίου εὐρέθη με' μέτρηση διὰ σχοινίου 25,2 μέτρα εἰς L.W.S.

Βλέπε ἐπίσης, τὴν σημείωσιν ποὺ ἀφορᾷ εἰς τὴν θαλασσίαν ὁδὸν μεγάλου βάθους ἀπὸ τὸ NORTH HINDER ἕως τῆς φωτοσημαντήρας TW/1 καὶ TW/2 μέσω τοῦ φωτοσημαντήρος S2.

3. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΒΑΘΟΥΣ ΟΔΗΓΟΥΣΑ ΕΙΣ EUROPORT

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 1406 καὶ 122 καὶ Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας Ὁλλανδίας 1449, 1349, 1350 καὶ 1540).

Περιγραφή τῆς θαλασσίας ὁδοῦ μεγάλου βάθους.

Θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ὁρίζεται ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἐνοουσῶν τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

- (1) 52° 00', 0B — 3° 27', 9A
- (2) 52° 02', 1B — 3° 53', 6A
- (3) 52° 01', 3B — 3° 56', 4A
- (4) 52° 01', 1B — 3° 55', 3A
- (5) 52° 01', 3B — 3° 51', 8A
- (6) 51° 59', 4B — 3° 28', 0A

Αἱ κατευθύνσεις τῆς ὁδοῦ βαίνουν πρὸς 082 ½ - 262 ½ καὶ 112' - 292°

Σημειώσεις :

(ι) Ἐλάχιστο βάθος θαλάσσης

(1) Εἰς τὰς πρὸς δυσμὰς προσεγγίσεις τῆς θαλασσίας ὁδοῦ μεγάλου βάθους καθιερώνεται ἐλάχιστο βάθος θαλάσσης 23,5 μέτρων εἰς τὴν μέσην L.L.W.S.

(2) Μεταξύ τῶν μηκῶν 3°, 27', 9Α καὶ 3° 44', 9Α τὰ ἐλάχιστα βάθη θαλάσσης εἰς τὴν θαλασσίαν ὁδὸν μεγάλου βάθους εἶναι τὰ ἀκόλουθα :

(α) 23,5 μέτρα εἰς τὴν μέσην LLWS, εἰς τὸ μέσον τῆς θαλασσίας ζώνης εὗρους 600 μέτρων ἢ ὅποια ὀρίζεται, ἀπὸ τὸν ἄξονα τῆς θαλασσίας ὁδοῦ.

(β) 22,5 μέτρα εἰς τὴν μέσην LLSW εἰς τὰς δύο περιφερειακὰς ζώνας 300 μέτρων εὗρους μετὰ τὰς ὁποίας συνορεύει ἡ μεσαία ζώνη τῆς θαλασσίας ὁδοῦ ἀπὸ κάθε πλευρᾶ.

(3) Μεταξύ τῶν μηκῶν 3° 44', 9Α καὶ 3° 53', 6Α τὰ ἐλάχιστα βάθη θαλάσσης εἰς τὴν θαλασσίαν ὁδὸν μεγάλου βάθους εἶναι τὰ ἀκόλουθα :

(α) 23.00 μέτρα εἰς τὴν μέση LLWS εἰς τὸ μέσον τῆς ζώνης τῶν 600 μέτρων εὗρους ἢ ὅποια ὀρίζεται ἀπὸ τὸν ἄξονα τῆς θαλασσίας ὁδοῦ.

(β) 22,5 μέτρα εἰς τὴν μέση LLWS εἰς τὰς δύο περιφερειακὰς ζώνας 300 μέτρων εὗρους μετὰ τὰς ὁποίας συνορεύει ἡ ζώνη τῆς θαλασσίας ὁδοῦ ἐξ ἐκατέρωθεν τῶν πλευρῶν.

(4) Ἀνατολικά τοῦ μήκους 3° 53', 6Α τὸ ἐλάχιστον βάθος θαλάσσης εἰς τὴν θαλασσίαν ὁδὸν μεγάλου βάθους εἶναι 22,5 μέτρα εἰς LLSW.

(5) Τὰ ἀνωτέρω βάθη ἐλέγχονται καὶ ἐπιθεωροῦνται μετὰ συνεχεῖς ἐλέγχους καὶ ἐκβαθύνσεις.

(ιι) Ἡλεκτρονικὰ βοηθήματα ναυσιπλοίας.

(1) Τὸ DECA NAVIGATOR CHAIN (Τμημα Ὀργανίδας) καθιστᾷ ἱκανοὺς τοὺς πλοιάρχους πλοίων μετὰ γὰρ βύθισμα καὶ ἐφοδιασμένων μετὰ δέκτη DECCA νὰ πληροφοροῦνται συνεχῶς καὶ μετὰ μεγάλη ἀκρίβεια διὰ τὴν παρεκτροπὴ τοῦ πλοίου καὶ τὴν πορεία κατὰ μήκος τῶν ἄξωνων τῆς θαλασσίας ὁδοῦ. Διὰ τὴν ἀρίστην χρησιμοποίησιν αὐτοῦ τοῦ βοηθήματος εἰς τὸ μέσον τῆς θαλασσίας ζώνης καὶ εἰς τὴν ἀνατολικὴν πλευρὰ τῆς θαλασσίας ὁδοῦ μεγάλου βάθους, φέρεται ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ πλοηγού, μὴ εἰδικὴ συσκευή (ἐνδείκτης).

(2) Εἰδικῶς γιὰ τὰ πλοῖα μεγάλου βυθίσματος τὰ ὁποῖα, ἐξ αἰτίας τοῦ βυθίσματός των, περιορίζονται εἰς τὸ μέσον τῆς θαλασσίας ὁδοῦ, παρέχεται ἡ συμβουλὴ, νὰ χρησιμοποιοῦν τὴν ἀνωτέρω συσκευασίαν.

4. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΒΑΘΟΥΣ ΑΠΟΤΕΛΟΥΣΑ ΜΕΡΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣ ΒΟΡΕΙΟ - ΑΝΑΤΟΛΑΣ ΛΩΡΙΔΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΟΥ ΣΤΕΝΟΥ ΤΟΥ DOVER ΚΑΙ ΤΩΝ ΓΕΙΤΝΙΑΖΟΝΤΩΝ ΥΔΑΤΩΝ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ.

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρετανικοῦ Ναυαρχείου 1406 καὶ 1895).

Περιγραφή τῆς θαλασσίας ὁδοῦ μεγάλου βάθους.

Ἡ θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ἀποτελοῦσα μέρος τῆς πρὸς Βόρειο - ἀνατολὰς λωρίδος κυκλοφορίας, μεταξὺ τοῦ Βορειοδυτικοῦ ἄκρου τοῦ SANDETTIE BANK καὶ τῆς γραμμῆς / ζώνης διαχωρισμοῦ ἢ ὅποια περιγράφεται εἰς τὰς παραγράφους (α) καὶ (β) τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας τοῦ στενοῦ τοῦ DOVER καὶ τῶν γειτνιαζόντων ὑδάτων ἔχει ἐγκατασταθεῖ μεταξὺ τῶν ἀκολουθῶν γεωγραφικῶν σημείων :

- (1) 51° 23', 4B — 2° 02', 2A
- (2) 51° 22', 3B — 2° 05', 8A
- (3) 51° 18', 4B — 2° 04', 8A

Σημειώσεις :

1. Παρατηρήσατε, σημείωση ἢ ὅποια ἀφορᾷ τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας εἰς τὸ στενὸ τοῦ DOVER καὶ παραπλησίον ὑδάτων.

2. Περιορισμένα βάθη εἰς τὴν θαλασσίαν ὁδὸν, θὰ πρέπει, νὰ ἐξακριβώνονται ἀπὸ τοὺς προσφάτου ἐκδόσεως ναυτιλιακοὺς χάρτες τῆς περιοχῆς μεγάλης κλίμακος, ὅπου τὸ ἐπίπεδο τοῦ βυθοῦ τῆς θαλάσσης παρουσιάζεται ἀσταθές.

5. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΒΑΘΟΥΣ ΠΡΟΣ ΤΟ PORT OF ANTIFER

(Ἀναφορὰ στοὺς χάρτες 6614 - T, 6614 - D τῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας τῆς Γαλλίας).

Περιγραφή τῆς θαλασσίας ὁδοῦ μεγάλου βάθους.

Ἡ θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ὀρίζεται ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

- (1) 49° 55', 3B — 00° 40', 7Δ
- (2) 49° 44', 8B — 00° 10', 8Δ
- (3) 49° 44', 7B — 00° 06', 8Δ
- (4) 49° 45', 1B — 00° 06', 5Δ
- (5) 49° 47', 4B — 00° 08', 5A
- (6) 49° 58', 2B — 00° 39', 2A

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς : 118°, 5 — 298°, 5

Σημειώσεις :

Ἡ ἀνωτέρω θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους εἶναι ἡ συνέχεια τοῦ ἀπὸ τὸν λιμένα τοῦ ANTIFER ἐκκινουμένου διαύλου.

Γ. ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΣΙΑ

1. ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΟΔΟΙ ΜΕΓΑΛΩΝ ΒΑΘΩΝ, ΣΧΗΜΑΤΙΖΟΥΣΑΙ ΜΕΡΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣ ΑΝΑΤΟΛΑΣ ΛΩΡΙΔΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΣΤΕΝΟ ΤΗΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Ἰαπωνίας 622A, 750A καὶ 750B)

Περιγραφή τῶν θαλασσίων ὁδῶν μεγάλου βάθους.

(α) Θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ἐγκαθίσταται ἐντὸς τῆς πρὸς Α λωρίδος περιγραφομένη στὴν παράγραφο (ε) τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας (Εἰς τὸ ΣΤΕΝΟ ΤΗΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ). Ἡ θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ὀρίζεται ὑπὸ γραμμῆς ἢ ὅποια συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

- (1) 01° 03', 36''B — 103° 38', 57''A
- (2) 01° 05', 54''B — 103° 43', 23''A
- (3) 01° 08', 36''B — 103° 45', 26''A
- (4) 01° 10', 17''B — 103° 48', 06''A
- (5) 01° 08', 57''B — 103° 46', 49''A
- (6) 01° 04', 57''B — 103° 42', 52''A
- (7) 01° 02', 58''B — 103° 39', 06''A

Σημειώσεις :

(Ἀναφορὰ ποιεῖται εἰς τὸν Κανόνα 1 τῶν εἰδικῶν κανόνων διὰ πλοῖα ναυσιπλοοῦντα μέσω τῶν Στενῶν τοῦ Μαλάκκα καὶ τῆς Σιγκαπούρης).

(β) Θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ἐγκαθίσταται ἐντὸς τῆς πρὸς Α λωρίδος, περιγραφομένη στὴν παράγραφο (ε) τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας (Εἰς τὸ ΣΤΕΝΟ ΤΗΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ).

Ἡ θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ὀρίζεται ἀπὸ γραμμὴ συνδεούσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

- (ιχ) 01° 10' 17''B — 103° 48' 06''A
- (χ) 01° 11' 42''B — 103° 51' 31''A
- (χι) 01° 12' 04''B — 103° 52' 15''A
- (χιι) 01° 11' 48''B — 103° 52' 38''A
- (χιιι) 01° 09' 57''B — 103° 48' 17''A

Σημειώσεις :

Ἐφιστᾶται ἡ προσοχὴ εἰς τοὺς κανόνες διὰ πλοῖα ναυσιπλοοῦντα μέσω τῶν στενῶν τοῦ Μαλάκκα καὶ Σιγκαπούρης.

ΜΕΡΟΣ Γ'

ΠΕΡΙΟΧΑΙ ΑΙΓΙΝΕΣ ΔΕΟΝ ΝΑ ΑΠΟΦΕΥΓΟΝΤΑΙ

1. Περιοχὴ παρὰ τὸ σημεῖον ROCHEBONNE τῆς Δ. Γαλλίας.

(Αναφορά εις ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 2648)
Περιγραφή τῆς περιοχῆς ἣ ὁποία πρέπει νὰ ἀποφεύγεται.

Πρὸς τὸν σκοπὸν ἀποφυγῆς τοῦ κινδύνου ρυπάνσεως τῆς περιοχῆς συνεπεία ἀτυχήματος τινός, ὅλα τὰ δεξαμενόπλοια τὰ μεταφέροντα πετρέλαιον, θ' ἀποφεύγουν τὴν περιοχὴν τὴν περικλειομένην ἐντὸς κύκλου ἀκτίνος ἑπτὰ μιλίων ἔχοντος ὡς κέντρον τὸ γεωγραφικὸν σημεῖον $\phi = 46^{\circ} 10'$, B καὶ $\lambda = 2^{\circ} 26'$, 0Δ . Ὁ διὰ τῆς περιοχῆς πλοῦς θεωρεῖται ἐπικίνδυνος ἄνευ τῆς βοήθειας τοπικῶν ναυτιλιακῶν ἐμπειρογνομόνων.

2. Περιοχὴ παρὰ τὴν ὕφαλον ALFARD τῆς Νοτίου Ἀφρικῆς.

(Αναφορά εις ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 2083)

Περιγραφή τῆς περιοχῆς ἣ ὁποία πρέπει νὰ ἀποφεύγεται.

Ὅλα τὰ πλοῖα δέον νὰ ἀποφεύγουν τὴν περιοχὴν τὴν περικλειομένην ἐντὸς κύκλου ἀκτίνος ἕξ μιλίων, ἔχοντες ὡς κέντρον τὸ γεωγραφικὸν σημεῖον $\phi = 35^{\circ} 01'$, $7N$, $\lambda = 20^{\circ} 51'$, $2A$. Δικαιολογητικὸς λόγος τῆς τοιαύτης συστάσεως εἶναι ἕνεκα τῆς ἀνεπαρκείας τῶν εἰς τὴν περιοχὴν ναυτιλιακῶν βοηθημάτων καὶ τὸ γεγονὸς ὅτι πλησίον τῶν ALRHARD BANKS διέρχονται αἱ πορεῖαι πολλῶν πλοίων.

3. Περιοχὴ τῆς παρὰ τὴν ἄκραν TERPENTYA νήσου Σαχαλίνης.

(Αναφορά εις ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 2405)

Περιγραφή τῆς περιοχῆς ἣ ὁποία πρέπει νὰ ἀποφεύγεται.

Περιοχὴ, ἐκτεινομένη μέχρι βάθους 45 μερίπου μιλίων νοτιοανατολικῶς τῆς ὡς ἄνω Ἀκρας, συνιστᾶται νὰ ἀποφεύγεται ὑπὸ μεγαλυτέρων τῶν 1000 κ.ο.χ. πλοίων μεταφέροντων πετρελαιοειδῆ ἢ ἐπικίνδυνα φορτία, διὰ λόγους προστασίας ἐνδημουσῶν εἰς τὴν περιοχὴν μοναδικῶν ὑπάρξεων τοῦ ζωικοῦ βασιλείου, ὡς καὶ τοιοῦτου ἀνεπαρκῶν ὑδρογραφικῶν ἐργασιῶν.

Ἡ περιοχὴ ὁρίζεται ὑπὸ εὐθείας διερχομένης διὰ τῆς Ἀκρας DAVYDOV καὶ τῶν κατωτέρω ὁριζομένων σημείων :

- (1) 21.8. μίλια εἰς 100° ἀπὸ TERRENTYA L.H.
 - (2) 40.5 μίλια εἰς 126° ἀπὸ TERRENTYA L.H.
 - (3) 41.6 μίλια εἰς $146^{\circ}.7$ ἀπὸ TERRENTYA L.H.
 - (4) 20.2 μίλια εἰς $208^{\circ}.5$ ἀπὸ TERRENTYA L.H.
 - (5) 12.2. μίλια εἰς $307^{\circ}.5$ ἀπὸ TERRENTYA L.H.
- καὶ ἀπὸ ἐκεῖ ἀνατολικῶς πρὸς τὴν ἀκτὴν.

4. Εἰς τὴν ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΞΟΡΥΞΕΩΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΤΗΣ LOUISIANA (LOOP) Εἰς τὸν ΚΟΛΠΟΝ ΤΟΥ ΜΕΞΙΚΟΥ.

(Αναφορά εις ν. χάρτας ΗΠΑ : 11340 37ης Ἐκδόσεως 10.6.78 καὶ 11348 26ης Ἐκδόσεως 13.5.78).

Περιγραφή τῶν μέτρων πορειογραφήσεως.

(α) Περιοχὴ προφυλάξεως

Ἡ περιοχὴ προφυλάξεως ὁρίζεται ὡς κατωτέρω :

Ἀρχεται ἀπὸ :

- (1) $28^{\circ} 55' 22''B - 90^{\circ} 00' 37''\Delta$
μία λοξοδρομικὴ γραμμὴ εἰς
- (2) $28^{\circ} 53' 50''B - 90^{\circ} 04' 07''\Delta$
μετὰ ἓνα τόξο ἀκτίνος 4, 465 μέτρου με κέντρο τὸ
- (3) $28^{\circ} 53' 06''B - 89^{\circ} 01' 30''\Delta$
στὸ σημεῖο
- (4) $28^{\circ} 51' 08''B - 89^{\circ} 59' 55''\Delta$
μετὰ μία λοξοδρομικὴ γραμμὴ εἰς τὸ
- (5) $28^{\circ} 48' 36''B - 89^{\circ} 55' 00''\Delta$
μετὰ μία λοξοδρομικὴ γραμμὴ εἰς τὸ
- (6) $28^{\circ} 52' 04''B - 89^{\circ} 52' 42''\Delta$
- (7) $28^{\circ} 54' 05''B - 89^{\circ} 56' 38''\Delta$
μετὰ μία λοξοδρομικὴ γραμμὴ εἰς τὸ
- (8) $28^{\circ} 52' 21''B - 89^{\circ} 57' 47''\Delta$
μετὰ μία λοξοδρομικὴ γραμμὴ εἰς τὸ

(9) $28^{\circ} 52' 21''B - 89^{\circ} 58' 46''\Delta$

μετὰ ἓνα τόξο ἀκτίνος 4, 465 μέτρ. με κέντρον τὸ

(10) $28^{\circ} 53' 06''B - 90^{\circ} 01' 30''\Delta$

(β) Περιοχαὶ αἱ ὁποῖαι πρέπει νὰ ἀποφεύγωνται.

Αἱ ἀκόλουθοι περιοχαὶ δέον νὰ ἀποφεύγωνται ὑφ' ὅλων τῶν πλοίων τὰ ὁποῖα νὰ μὴν προσεγγίσουν σὲ λιμένας μεγάλων βαθῶν, ὅρου εὐρίσκονται ἐντὸς τῆς περιοχῆς προφυλάξεως.

Περιοχὴ ποὺ πρέπει νὰ ἀποφεύγεται περιγράφεται εἰς κύκλον ἀκτίνος 600 μέτρων με κέντρο τὸ σημεῖον :

(3) $28^{\circ} 53' 06''B - 90^{\circ} 01' 30''\Delta$

Ἐξ περιοχαὶ ποὺ πρέπει νὰ ἀποφεύγωνται, ἐκάστη περιγραφομένη ὡς κύκλος ἀκτίνος 500 μέτρων με κέντρο τ' ἀκόλουθα σημεία :

(10) $28^{\circ} 54' 12''B - 90^{\circ} 00' 37''\Delta$

(11) $28^{\circ} 53' 16''B - 89^{\circ} 59' 59''\Delta$

(12) $28^{\circ} 52' 15''B - 90^{\circ} 00' 19''\Delta$

(13) $28^{\circ} 51' 45''B - 90^{\circ} 01' 25''\Delta$

(14) $28^{\circ} 52' 08''B - 90^{\circ} 02' 33''\Delta$

(15) $28^{\circ} 53' 07''B - 90^{\circ} 03' 02''\Delta$

Σημειώσεις :

Ἡ κίνησις τῶν πλοίων εἰς τὴν περιγρῶν λιμένος καθοδηγεῖται καὶ ἐπιβλέπεται ἀπὸ τὸν Ἐπόπτη Διευθύνοντα τὴν κίνησιν τῶν πλοίων ἐντὸς Λιμένος ἐπὶ 24ώρου βάσεως. Ἐκαστον πλοῖον ποὺ προτίθεται νὰ εἰσέλθῃ εἰς τὴν περιοχὴν προφυλάξεως παρακαλεῖται νὰ ἐπικοινωνήσῃ μέσω τοῦ διαύλου 10 VHF - FM με τὸν Διευθύνοντα τὴν κίνησιν τῶν πλοίων ἐντὸς τοῦ LOOP DEEPWATER PORT καὶ νὰ συμμορφῶται με τὰς ὁδηγίας του, καθ' ὅσον θὰ διέρχεται τὴν περιοχὴν.

ΜΕΡΟΣ Δ'

ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΟΔΟΙ ΔΙΠΛΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΩΣ

1. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΟΣ ΔΙΠΛΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΩΣ ΔΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΑΠΟ ΤΟ NORTH HINDER ΕΩΣ ΤΟ GERMAN BIGHT.

(Αναφορά εις ν. χάρτας : Γερμανικῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας 50D 53D ἐκδόσεων 1978/3 καὶ Ὁλλανδικῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας 1035 καὶ 1037 ἐκδόσεως Μαρτίου 1978).

Περιγραφή τῆς θαλασσίας ὁδοῦ διπλῆς κατευθύνσεως.

Ἡ θαλασσία ὁδὸς διπλῆς κατευθύνσεως ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεία :

(1) $54^{\circ} 10' 54''B - 6^{\circ} 00' 12''A$

(2) $54^{\circ} 04' 47''B - 4^{\circ} 42' 40''A$

(3) $53^{\circ} 35' 31''B - 3^{\circ} 36' 30''A$

(4) $52^{\circ} 55' 45''B - 3^{\circ} 14' 15''A$

(5) $52^{\circ} 09' 55''B - 2^{\circ} 35' 00''A$

(6) $51^{\circ} 51' 56''B - 2^{\circ} 33' 20''A$

(7) $51^{\circ} 53' 16''B - 2^{\circ} 41' 38''A$

(8) $52^{\circ} 09' 35''B - 2^{\circ} 43' 20''A$

(9) $52^{\circ} 54' 10''B - 3^{\circ} 22' 00''A$

(10) $53^{\circ} 32' 24''B - 3^{\circ} 43' 29''A$

(11) $54^{\circ} 00' 00''B - 4^{\circ} 46' 00''A$

(12) $54^{\circ} 06' 06''B - 6^{\circ} 03' 00''A$

Ἡ ἀνωτέρω ὁδὸς συμπίπτει με τὴν ὁδὸ μεγάλων βαθῶν ἀπὸ τὸ NORTH HINDER ἕως τοὺς φωτοσημαντήρας TW/1 καὶ TW/2 μέσω τοῦ φωτοσημαντήρος S2.

Ἐφαρμογὴ :

Ἡ θαλασσία ὁδὸς διπλῆς κατευθύνσεως συνιστᾶται διὰ χρῆσιν ἀπὸ τὰ ἀκόλουθα πλοῖα 10.000 κοχ καὶ ἄνω.

(α) Δεξαμενόπλοια μεταφέροντα πετρελαιοειδῆ, ἀναφερόμενα εἰς τὸ Προσάρτημα I, Παράρτημα I, τῆς Διεθνούς Συμβάσεως διὰ τὴν Ἀποφυγὴν τῆς Ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ὑπὸ τῶν πλοίων (MARPOL) 1973 καὶ

(β) Πλοία μεταφέροντα χύδην υγρά φορτία, ταξινομημένα εις τὰς κατηγορίας Α και Β πού αναφέρονται εις τὰ Προσαρτήματα Ι και ΙΙ, Παράρτημα ΙΙ, τῆς Διεθνούς Συμβάσεως διὰ τὴν Ἀποφυγὴν τῆς Ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ὑπὸ τῶν πλοίων (MARPOL) 1973.

Χρῆσις τῆς θαλασσίας ὁδοῦ διπλῆς κατευθύνσεως.

(α) Τὰ ἀνωτέρω ἀναφερόμενα πλοία συνιστᾶται ὅπως μὴ χρησιμοποιοῦν τὴν ὁδὸ διπλῆς κατευθύνσεως ἢ μέρος αὐτῆς.

(ι) Ὅταν πλέουν ἀπὸ τὸ NORTH HINDER πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Δυτικῆς Γερμανίας καὶ τῆς Ὀλλανδίας βορείως τοῦ γεωγραφικοῦ πλάτους 53°Β καὶ τανάπαλιν.

(ιι) Ὅταν πλέουν μεταξύ τῶν λιμένων τῆς βορείου θαλάσσης τῆς Ὀλλανδίας καὶ / ἢ τῆς Δυτικῆς Γερμανίας ἐκτὸς τῆς περιπτώσεως τῶν περιοχῶν παρακειμένου λιμένος.

(β) Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας «DEUTSCHE BUCHT LIGHTVESSEL WESTERN APPROACH» πρέπει νὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς τὴν συνέχεια τῆς θαλασσίας ὁδοῦ διπλῆς κατευθύνσεως.

(γ) Τὰ πλοία ὀφείλουν νὰ τηροῦνται εἰς τὴν δεξιὰν πλευρὰν τῆς θαλασσίας ὁδοῦ διπλῆς κατευθύνσεως, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν.

Εἴσοδος καὶ ἀποχώρησις ἀπὸ τὴν ὁδὸ διπλῆς κατευθύνσεως.

Τὰ ἀνωτέρω ἀναφερόμενα πλοία θὰ πρέπει νὰ εἰσέρχωνται ἢ ἐξέρχωνται ἀπὸ τὴν ὁδὸ διπλῆς κατευθύνσεως, εἰς τὸ πλησιέστερον σημεῖον τῆς ὁδοῦ πρὸς τὸν λιμένα ποορισμοῦ ἢ ἀναχωρήσεως, ὁ ὁποῖος ἐπιτρέπει ἀσφαλῆ διάβασιν πρὸς ἢ ἀπὸ αὐτὸν τὸν λιμένα.

Σημειώσεις :

Συνιστᾶται ὅπως ἐπὶ τῶν πλοίων μία ἀποτελεσματικὴ ἠλεκτρονικὴ συσκευὴ καθορισμοῦ στίγματος, κατάλληλον διὰ τὴν περιοχὴν.

Ἀκροτελεύτια διατάξεις :

1. Ἡ ἰσχὺς τοῦ παρόντος ἀρχεταὶ ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

2. Ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως ἰσχύος τοῦ παρόντος Π. Διατάγματος καταργεῖται τὸ Π.Δ. 794/75. «Περὶ ἀποδοχῆς Συστημάτων Διαχωρισμοῦ τῆς Θαλασσίας Κυκλοφορίας καὶ ἢ ὑπ' ἀριθ. 60294/75 (ΦΕΚ 724 Β'/1974) ΑΠΟΦΑΣΗ ΥΠΕΝ.

Εἰς τὸν ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Υπουργόν, ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 13 Αὐγούστου 1982

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΕΙ ΟΤΙ:

Η ετήσια συνδρομή της Έφημερίδας της Κυβερνήσεως, ή τιμή των φύλλων της που πωλούνται τμηματικά και τα τέλη δημοσιεύσεων στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίσθηκαν από 1 Ιανουαρίου 1981 ως ακολούθως:

Α'. ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ

1. Για το Τεύχος Α'	Δραχ.	1.500
2. » » » Β'	»	3.000
3. » » » ΤΑΠΣ	»	2.000
4. » » » Γ'	»	1.000
5. » » » Δ'	»	2.500
6. » » » Νομικών Προσώπων Δ.Δ. κλπ. »	»	1.000
7. » » » 'Αν. Ειδ. Δικαστηρίου	»	200
8. » » » Παράρτημα	»	600
9. » » » 'Ανωνύμων 'Εταιρειών κλπ. »	»	7.000
10. » » Δελτίο 'Εμπορικής και Βιομηχανικής 'Ιδιοκτησίας	»	600
11. Για όλα τα τεύχη και το Δ.Ε.Β.Ι.	»	17.000

Οι Δήμοι και οι Κοινότητες του Κράτους καταβάλλουν το 1/2 των ανωτέρω συνδρομών.

Υπέρ του Ταμείου 'Αλληλοβοήθειας Προσωπικού του 'Εθνικού Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ) αναλογούν τα εξής ποσά:

1. Για το Τεύχος Α'	Δραχ.	75
2. » » » Β'	»	150
3. » » » ΤΑΠΣ	»	100
4. » » » Γ'	»	50
5. » » » Δ'	»	125
6. » » » Νομικών Προσώπων Δ.Δ. κλπ. »	»	50
7. » » » 'Αν. Ειδ. Δικαστηρίου	»	10
8. » » » Παράρτημα	»	30
9. » » » 'Ανωνύμων 'Εταιρειών κλπ. »	»	950
10. » » Δελτίο 'Εμπ. και Βιομ. 'Ιδιοκτησίας.....	»	30
11. Για όλα τα τεύχη	»	850

Β'. ΤΙΜΗ ΦΥΛΛΩΝ

Η τιμή πωλήσεως κάθε φύλλου, μέχρις 8 σελ., είναι 7 δρχ., από 9 ως 24 σελ. 14 δρχ., από 25 ως 48 σελ. 20 δρχ., από 49 ως 80 σελ. 40 δρχ., από 81 σελ. και άνω ή τιμή πωλήσεως κάθε φύλλου προσαυξάνεται κατά 40 δρχ. ανά 80 σελίδες.

Γ'. ΤΙΜΗ ΦΩΤΟΑΝΤΙΓΡΑΦΩΝ

Η τιμή διατίσεως στο κοινό των εκδιδόμενων από το 'Εθνικό Τυπογραφείο φωτοαντιγράφων των διαφόρων φύλλων της Έφημερίδας της Κυβερνήσεως καθορίζεται σε τρεις (3) δραχμές κατά σελίδα.

Δ'. ΤΕΛΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ

I. Στο τεύχος 'Ανωνύμων 'Εταιρειών και 'Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης:

A'. 'Ανωνύμων 'Εταιρειών:

1. Τών καταστατικών	Δραχ.	18.000
2. Τών αποφάσεων «περί συγχωρεύσεως ανωνύμων εταιρειών»	»	18.000
3. Τών κωδικοποιήσεων των καταστατικών (ΦΕΚ 309/67, τ. Β')	»	9.000
4. Τών τροποποιήσεων των καταστατικών	»	5.000
5. Τών ισολογισμών κάθε χρήσεως	»	8.000
6. Τών υπουργικών αποφάσεων «περί παροχής άδειας επέκτασης των εργασιών 'Ασφαλιστικών 'Εταιρειών», τών εκθέσεων έκτιμησης περιουσιακών στοιχείων και τών αποφάσεων του Δ.Σ. του ΕΛΤΑ, με τις οποίες εγκρίνονται και δημοσιεύονται οι κανονισμοί αὐτοῦ	»	7.000
7. Τών αποφάσεων «περί εγκαταστάσεως υποκαταστήματος, διορισμοῦ γενικοῦ πράκτορος και παροχής πληρεξουσιότητας πρὸς ἀντιπροσώπευσιν ἐν Ἑλλάδι ἁλλοδαπῶν 'Εταιρειῶν» και τών αποφάσεων «περί μεταβιβάσεως τοῦ χαρτοφυλακίου 'Ασφαλιστικῶν 'Εταιρειῶν κατὰ τὸ ἀρθρο 59 παρ. 1 τοῦ Ν.Δ. 400/70»	»	4.000
8. Τών ἀνακοινώσεων γιὰ κάθε μεταβολή που γίνεται με ἀπόφαση Γ.Σ. ή Δ.Σ., τών προσκλήσεων σὲ γενικὲς συνέλευσεις, τῶν κατὰ τὸ ἀρθρο 32 τοῦ Ν. 3221/24 γκωστοποιήσεων, τῶν ἀνακοινώσεων, που προβλέπονται ἀπὸ τὸ ἀρθρο 59 παρ. 3 τοῦ Ν.Δ. 400/1970 «περί 'Αλλοδαπῶν 'Ασφαλιστικῶν 'Εταιρειῶν», τῶν ἀποφάσεων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ ΕΛΤΑ, που ἀναφέρονται σὲ προσωρινὲς διατάξεις και τῶν ἀποφάσεων τοῦ 'Υπ. Συγκοινωνιῶν διὰ τοὺς ΗΛΙΑΠ-ΗΞΑΠ-ΟΞΕ	»	2.000
9. Τών συνοπτικῶν μηνιαίων καταστάσεων τῶν Τραπεζικῶν 'Εταιρειῶν	»	2.000

10. Τών ἀποφάσεων τῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Χρηματιστηρίου «περί εἰσαγωγῆς χρεωγράφων εἰς τὸ χρηματιστήριο πρὸς διαπραγματεύσιν, συμφώνως πρὸς τὰ διατάξεις τοῦ ἀρθρο 2 παρ. 3 Α.Ν. 148/1967» Δραχ.

2.000

11. Τών ἀποφάσεων τῆς ἐπιτροπῆς κεφαλαιαγορᾶς «περί διαγραφῆς χρεωγράφων ἐκ τοῦ χρηματιστηρίου, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθρο 2 παρ. 4 Α.Ν. 148/67»

2.000

12. Τών ἀποφάσεων «περί ἐγκρίσεως τιμολογίων τῶν 'Ασφαλιστικῶν 'Εταιρειῶν»

2.000

B'. 'Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης:

1. Τών καταστατικών	Δραχ.	2.000
2. Τών κωδικοποιήσεων τῶν καταστατικῶν ...	»	2.000
3. Τών ισολογισμῶν κάθε χρήσεως	»	2.500
4. Τῶν ἐκθέσεων ἐκτιμησης περιουσιακῶν στοιχείων	»	2.000
5. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν (γιὰ κάθε συμβολαιογραφικὴ πράξη)	»	800
6. Τῶν ἀνακοινώσεων με συμβολαιογραφικὴ πράξη	»	800
7. Τῶν ἀνακοινώσεων με ἀπόφαση τῆς Γ.Σ. ...	»	600
8. Τῶν προσκλήσεων σὲ γενικὲς συνέλευσεις	»	600

Γ'. 'Αλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν - 'Αλληλασφαλιστικῶν Ταμείων και Φιλανθρωπικῶν Σωματείων:

1. Τῶν υπουργικῶν ἀποφάσεων «περί χορηγήσεως άδειας λειτουργίας 'Αλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν - 'Αλληλασφαλιστικῶν Ταμείων»	Δραχ.	2.000
2. Τῶν ισολογισμῶν τῶν ἀνωτέρω Συνεταιρισμῶν, Ταμείων και Σωματείων	»	2.500

Δ'. Τῶν δικαστικῶν πράξεων:

Δραχ. 800

II. Στο Τέταρτο τεύχος:

Τῶν δικαστικῶν πράξεων γιὰ παρακατάθεση ἀποζημιώσεως

800

Ε'. ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΣΥΝΔΡΟΜΩΝ - ΤΕΛΩΝ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΩΝ Τ.Α.Π.Ε.Τ.

1. Οι συνδρομές του εσωτερικού και τα τέλη δημοσιεύσεων προκαταβάλλονται στα Δημόσια Ταμεία έναντι αποδεικτικού εισπράξεως, το οποίο φροντίζει ο ενδιαφερόμενος να το στείλει στο 'Εθνικό Τυπογραφείο.

2. Οι συνδρομές του εξωτερικού είναι δυνατό να στέλνονται και σε ανάλογο συνάλλαγμα με έπιταγή ήπ' όνοματι του Διευθυντή Διαχειρίσεως του 'Εθνικού Τυπογραφείου.

3. Το ύπὲρ τοῦ ΤΑΠΕΤ ποσοστὸ ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν και τελῶν δημοσιεύσεων καταβάλλεται ὡς ἑξῆς:

- α) σὴν Ἀθήνα: σὸ Ταμείο τοῦ ΤΑΠΕΤ (Κατάρστημα Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου),
- β) σὲς ὑπόλοιπες πόλεις τοῦ Κράτους: σὲς Δημόσια Ταμεία και ἀποδίδεται σὸ ΤΑΠΕΤ σύμφωνα με τὲς 192378/3639/1947 (RONBO 185) και 178048/5321/31.7.65 (RONEO 139) ἐγκύκλιες διαταγῆς τοῦ Γ.Λ.Κ.
- γ) σὲς περιπτώσεις συνδρομῶν ἐξωτερικοῦ: ὅταν ἡ ἀποστολὴ τοῦ γίνεται με ἐπιταγῆς μαζί μ' αὐτὲς στέλνεται και τὸ ὑπὲρ τοῦ ΤΑΠΕΤ ποσοστὸ.